Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5255**

16. Wahlperiode 09. 05. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/3548 –

Zwischenbilanz des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012

Vorbemerkung der Fragesteller

Radfahren hat viele Vorteile. Radfahren ist preiswert. Das gilt für Nutzer und die Infrastrukturbereitstellung gleichermaßen. Die Mobilitätskosten für Radfahrer sind sehr gering. Radverkehrsförderung ist preiswerter als die Förderung jedes anderen Verkehrsmittels. Radfahren ist umweltfreundlich und leistet somit einen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität, da es leise ist und keine Schadstoffe in die Luft ausstößt. Es verringert die Abhängigkeit vom Öl, weil es die energieeffizienteste Fortbewegungsart ist. Radfahren ist stadtverträglich, weil es wenig Platz beansprucht und eine gezielte Förderung des Radverkehrs den Autoverkehr mit all seinen Problemen für die Städte verringern hilft. Das Rad lässt sich gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfen, sei es bei der Mitnahme oder im Vor- bzw. Nachlauf. Radfahren ist gesund, weil es für körperliche Bewegung sorgt und viele Sinne anreizt. Regelmäßiges Radfahren vermindert insbesondere das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Dadurch bleiben Menschen länger gesund, und zusätzlich wird Geld im Gesundheitsbereich eingespart. Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor, nicht nur für die Hersteller und das Zweiradgewerbe, sondern insbesondere auch für das einheimische Tourismusgewerbe, denn Radtourismus in Deutschland ist „in“ und sorgt für Milliardenumsätze. Fahrradfreundlichkeit ist daher auch ein touristisch bedeutsamer Standortfaktor. Radfahren macht nicht zuletzt Spaß und ist für viele Wege zudem das schnellste Verkehrsmittel. Trotz all der genannten Vorteile könnte mehr Fahrrad gefahren werden. Das Potenzial des Radverkehrs in Deutschland ist bei Weitem nicht ausgeschöpft. Das zeigt die Fahrradnutzung in unseren Nachbarländern Niederlande und Dänemark. Das zeigt aber auch der hohe Anteil der Fahrradnutzung in deutschen Städten wie Erlangen, Freiburg oder Münster im Vergleich zu anderen Städten gleicher Größe und Topographie. Für die Nichtausnutzung des Potenzials gibt es viele Gründe. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird in Politik und Verwaltung häufig noch unterschätzt, obwohl es in etwa denselben Anteil am Verkehrsaufkommen wie der öffentliche Personennahverkehr hat. Andere Verkehrsträger genießen bei politischen Entscheidungen oft Vorrang. Kommunen begründen das langsame Tempo des Ausbaus der Radverkehrs-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 8. Mai 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

infrastruktur mit Verweis auf ihre desolate Haushaltslage. Fördergesetze sind auf das Auto und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Die Koordination der unterschiedlichen Verantwortlichen für den Radverkehr ist nicht optimal. Die Radverkehrsinfrastruktur ist in vielen Regionen und Kommunen in Deutschland nicht ausreichend. Ein deutschlandweites, touristisches Radroutennetz (D-Netz) ist noch immer nicht umgesetzt. Vernünftige, wettergeschützte sowie diebstahl- und vandalismussichere Fahrradabstellmöglichkeiten sind eher die Ausnahme als die Regel. Selbst an neu gebauten Bahnhöfen mangelt es daran. Flächen für Radverkehrsanlagen werden häufig nicht zur Verfügung gestellt, wenn es beispielsweise Konflikte mit dem Autoverkehr gibt. Teilweise schreckt auch die Qualität vorhandener Radverkehrsanlagen ab. Winterdienst für den Radverkehr ist nicht überall bekannt. Aufgrund des starken Autoverkehrs in Städten und fehlender Radverkehrsinfrastruktur fühlen sich Radfahrer oft unsicher. Das vorhandene Fahrrad wird von vielen gerade im Alltagsverkehr daher kaum genutzt. Eltern verbieten ihren Kindern wegen der Gefahren das Radfahren. Das Geschwindigkeitsniveau der Autos ist zu hoch. Mitnahmeregelungen im öffentlichen Verkehr fehlen teilweise. Die Tarif- und Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen zur Fahrradmitnahme sind uneinheitlich und für Radfahrer häufig nicht zu durchschauen.

Am 24. April 2002 legte die damalige rot-grüne Bundesregierung den Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 (NRVP) vor, der einstimmig vom Deutschen Bundestag angenommen wurde. Mit dem NRVP bekannte sich der Bund zum ersten Mal dazu, eine koordinierende Funktion für die Förderung des Radverkehrs zu haben. Der Nachholbedarf wurde aufgezeigt. Der NRVP hat einen Rahmen für alle beteiligten Akteure (Bund, Länder, Kommunen, Betriebe, Verkehrsunternehmen, Krankenkassen, Schulen, Fahrrad- und Tourismusbranche) geschaffen, die Möglichkeiten des Radverkehrs zu verbessern. Der NRVP enthält umfangreiche Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs.

Zum Radverkehr stehen im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD lediglich zwei Sätze: „Der Fahrradverkehr wird gemeinsam mit den Ländern und Gemeinden durch die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.“ und „Wir wollen den Städten und Gemeinden dabei helfen, in städtischen Wohnquartieren den Fußgänger-, Fahrrad-, ÖPNV- und Autoverkehr so zu vernetzen, dass sowohl ruhiges Wohnen als auch Mobilität möglich sind.“ Damit wird zwar ein Bekenntnis zum Nationalen Radverkehrsplan abgelegt, die Rolle des Bundes aber nicht näher definiert.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 (NRVP) zeigt die Bundesregierung neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung auf, gibt Handlungsempfehlungen und schafft insgesamt ein fahrradfreundliches Klima. Rad fahren muss integraler Bestandteil des städtischen und regionalen Mobilitätsangebots sein. Hierdurch könnte vor allem in den hoch belasteten Ballungsräumen ein Teil des Autoverkehrs substituiert werden, da mehr als die Hälfte aller Wege mit dem Auto hier kürzer als 5 km sind, und in diesem Entfernungsbereich der Radverkehr eindeutig Vorteile gegenüber dem Auto besitzt. Der Radverkehr verursacht keinen Lärm und keine Abgase und erlangt zeitliche Vorteile. Die Potenziale des Radverkehrs in Städten und Gemeinden sind noch nicht ausgeschöpft. Eine Erhöhung der Wegeanteile des Radverkehrs erscheint in vielen Gemeinden – bei entsprechenden Fördermaßnahmen – möglich. All diese Vorzüge sprechen für eine von der Bundesregierung vertretene konsequente Stärkung des Radverkehrs. Die Bundesregierung hat im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durch eine entsprechende Bündelung des Aufgabenbereiches „Radverkehr“ bzw. „Stadtentwicklung und Verkehr“ organisatorische Vorkehrungen getroffen, um die Förderung des Radverkehrs zu verstärken. Das BMVBS wird künftig bei der Umsetzung des bis Ende 2012 laufenden Nationalen Radverkehrsplans einen Schwerpunkt bei dem Thema „Mobilität in der Stadt“ setzen. Dies ist auch ein Schwerpunktthema der

deutschen EU-Ratspräsidentschaft im 1. Halbjahr 2007. Zur Beibehaltung der städtischen Funktionsmischung von Wohnen, Arbeit, Wirtschaft und Freizeit sowie zur Stärkung innerstädtischer Quartiere durch die Vernetzung stadtverträglicher Verkehrsmittel und zur Gewährleistung von Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen leistet der Fahrradverkehr einen entscheidenden Beitrag für die Stadtentwicklung.

Ziele und Leitlinien

1. Welche quantitativ messbaren Ziele setzt sich die Bundesregierung bei der Förderung des Fahrradverkehrs?

Mit dem NRVP vom 24. April 2002 will die Bundesregierung folgende Ziele bei der Förderung des Fahrradverkehrs erreichen: der Radverkehrsanteil soll in Deutschland bis 2012 erheblich gesteigert werden; die Radverkehrsförderung soll als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik betrieben werden; der Radverkehr soll als Bestandteil einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität nach dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ gefördert und die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer soll verbessert werden. Aus diesen generellen Zielsetzungen ergeben sich konkrete Handlungsansätze, die von den verschiedenen Handlungsebenen im föderalen System der Bundesrepublik sowie von weiteren Akteuren der Radverkehrsförderung wie Verkehrs- und Umweltverbänden, Fahrradindustrie und -handel umgesetzt werden sollen. Wegen der Vielfalt der Zuständigkeiten und der unterschiedlichen Ausgangslage in den Ländern und Kommunen (die Modal-split-Anteile des Radverkehrs liegen in deutschen Städten zwischen rund 4 Prozent und mehr als 35 Prozent) werden quantitativ messbare Ziele für die Steigerung des Radverkehrsanteils als alleiniger Maßstab nicht als sinnvoll erachtet. Gleiches gilt für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern. Seit Mitte der 90er Jahre geht die Zahl der Getöteten und Verletzten im Fahrradverkehr deutlich und kontinuierlich zurück. Die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung strebt eine größtmögliche Verringerung der Zahl von Verletzten und Getöteten an, ohne hierfür quantitative Richtwerte setzen zu wollen.

2. Wenn nein, warum gibt es solche überprüfbar messbaren Ziele nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Inwieweit hat der NRVP dazu beigetragen, dass in Deutschland die Potenziale des Fahrradverkehrs besser als bisher ausgeschöpft wurden?

Die Bestandsaufnahmen zur Situation des Radverkehrs für den Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung haben ergeben, dass die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel tendenziell zugenommen hat: aufgrund durchschnittlich weiterer Fahrtlängen ist die Fahrleistung des Radverkehrs deutlich gestiegen und liegt nun bei rund 30 Mrd. km/Jahr. Dies ist, insbesondere vor dem Hintergrund der für den Radverkehr eher ungünstigen Rahmenbedingungen (wie z. B. Bevölkerungsrückgang, vermehrter Führerscheinbesitz und höhere Pkw-Verfügbarkeit in allen Altersgruppen der Bevölkerung) als positiv zu werten.

4. Wie hat sich der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen seit Aufstellung des NRVP jährlich entwickelt?

Der gesamte Personenverkehr, inklusive Radverkehr, wird jährlich vom DIW Berlin in einer Modellrechnung geschätzt und in Verkehr in Zahlen vom BMVBS veröffentlicht. Wesentliche Datenbasis der Modellrechnung ist die vom BMVBS beauftragte Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland 2002“ bzw. die früheren KONTIV-Studien (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten 1976, 1982 und 1989) sowie das Haushaltspanel zum Verkehrsverhalten, das seit 1994 ebenfalls im Auftrag des BMVBS erstellt wird. Darüber hinaus gibt es das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2003), die von der Technischen Universität Dresden erstellt wurden und Aussagen zur Mobilität in Städten treffen. Auf Grund unterschiedlicher methodischer Ansätze ist eine Vergleichbarkeit dieser Untersuchungen, insbesondere die Darstellung von Zeitreihen, nur eingeschränkt möglich. So liegt der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Deutschland seit 2002 zwar konstant bei 9 Prozent; die Fahrleistung hat jedoch in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Aus den oben genannten Untersuchungen lässt sich entnehmen, dass in Deutschland in den 90er Jahren jährlich etwa 9,2 Mrd. Fahrradfahrten unternommen und dabei etwa 24 Mrd. Personenkilometer/Jahr zurückgelegt wurden. Im Jahr 2001 war ein deutlicher Anstieg auf rund 10,2 Mrd. Fahrradfahrten mit rund 26,6 Mrd. Personenkilometern/Jahr zu verzeichnen. Die wegen der geänderten Methodik nur bedingt vergleichbaren Werte für das Jahr 2002 ergeben einen weiteren deutlichen Anstieg der Zahl der Personenkilometer auf 30,3 Mrd. bei 8,7 Mrd. Fahrten. In den Jahren 2003 und 2004 waren es 30,4 Mrd. Personenkilometer/Jahr bei ebenfalls jeweils 8,7 Mrd. Fahrten.

5. Welche radverkehrspolitischen Schwerpunkte will die Bundesregierung in der EU-Ratspräsidentschaft setzen?

Die Bundesregierung strebt im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft eine europaweite Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr an. Dazu gehören einheitliche Standards für die Radverkehrsinfrastruktur in den Städten und für den Fahrradtourismus, die Entwicklung von neuen sowie der Ausbau von bestehenden europaweiten Fernradwegenetzen einschließlich einheitlicher Wegweisungssysteme; eine umfassende Förderung des Fahrrads als Stadtverkehrsmittel sowie eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

Der Fahrradverkehr als Bestandteil einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik soll im Grünbuch „Städtischer Verkehr“ der EU-Kommission und in den Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den Themen „Verkehr in städtischen und großstädtischen Ballungsgebieten“ und „grenzüberschreitender Radverkehr“ angemessen berücksichtigt werden. Die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“, die auf dem informellen Ministerrat für Stadtentwicklung und territoriale Kohäsion am 24./25. Mai 2007 in Leipzig verabschiedet werden soll, wird die bessere Anbindung benachteiligter Stadtteile an das Fußwege- und Radwegenetz thematisieren. Die als fachliche Unterlegung der „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ dienende Hintergrundstudie „Nachhaltiger Stadtverkehr“ stellt im Rahmen einer Good-Practice-Sammlung Beispiele für stadtweite Radverkehrskonzepte vor, die neben der Verbesserung von Infrastruktur vor allem auf die soft policies von Öffentlichkeitsarbeit, Information und Bewusstseinsbildung setzen.

6. Sieht die Bundesregierung in der Förderung des Radverkehrs einen geeigneten Beitrag, um die Energieimporte für den Verkehrsbereich zu verringern?

   Wenn ja, wie hoch wird dieses Potenzial für Deutschland für das Zieljahr des NRVP 2012 gesehen?

7. Sieht die Bundesregierung in der Förderung des Radverkehrs einen geeigneten Beitrag, um die CO_2-Emissionen des Verkehrsbereichs zu verringern?

   Wenn ja, wie hoch wird dieses Potenzial für Deutschland für das Zieljahr des NRVP 2012 gesehen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Verkehrsbereich ist seit dem Jahr 1999 erstmals eine deutliche Trendwende der bis dahin gestiegenen CO_2-Emissionen feststellbar. Die CO_2-Emissionen des Verkehrsbereichs sind 2003 gegenüber 1999 um rund 15 Mio. t gesunken, das entspricht einer Einsparung von 9 Prozent. Diese positive Entwicklung kann durch verstärkten Radverkehr unterstützt werden.

Ließen sich z. B. die Pkw-Fahrten bis 6 km um 30 Prozent verringern, so könnten pro Jahr 7,5 Mio. t CO_2 eingespart werden. Um dies zu erreichen, müsste jeder Einwohner eine jährliche Radfahrleistung von 998 km erzielen. Heute liegt diese in Deutschland bei ca. 300 km, in Dänemark oder den Niederlanden aber z. B. bei ca. 1 000 km. Besonders im Kurzstreckenbereich ist der Pkw im Vergleich zum Fahrrad deutlich negativ zu bewerten. Auf Grund des kalten Motors ist auf den ersten Fahrtkilometern der Kraftstoffverbrauch überproportional hoch, die Wirksamkeit des Katalysators noch nicht voll erreicht.

Im Rahmen des NRVP werden zwei Modellrechnungen des Umweltbundesamtes, basierend auf tatsächlichen Modal-split-Veränderungen in den Städten sowie theoretischen Abschätzungen beschrieben, die zu einer CO_2-Verminderung durch Verlagerung von Fahrten auf den Radverkehr entstehen können. So lag der Berechnung für die Beispielstadt Troisdorf zugrunde, dass hier in einem Zeitraum von acht Jahren die Fahrradnutzung um 33 Prozent gestiegen und die Pkw-Nutzung um 10 Prozent gesunken ist. Bei Umrechnung der dabei je Einwohner eingesparten CO_2-Emissionen auf die Gesamtbevölkerung in Deutschland, ergibt sich ein Einsparpotenzial von ca. 3 Mio. t CO_2 pro Jahr. Das entspricht einer Kraftstoffmenge von 1 Mio. t oder von 3 Prozent am gesamten Kraftstoffverbrauch der Pkw.

Untersuchungen des Umweltbundesamtes zum Verkehrsverhalten in Ballungsgebieten haben deutlich größere Einsparpotenziale ergeben, wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist.

Mögliche Verlagerungspotentiale und die daraus resultierenden Krafftstoffeinsparungen

Potenzial	Angenommene Verlagerung	CO_2-Einsparung [Mio. t/Jahr]	eingesparte Kraftstoffmenge [Mio. t/Jahr]	Anteil am Kraftstoffverbrauch der Pkw
A	30 % (Radbericht) aller Pkw-Fahrten bis 6 km	7,5	2,4	7 %
B	30 % (Radbericht) aller Pkw-Fahrten bis 10 km	13,5	4,2	12 %
C	Zunahme der Radfahrten um 32 % (dänische Methodik)	4,0	1,3	4 %
D	Zunahme der Radfahrten um 102 %	9,8	3,1	9 %

Realistisch ist die Verringerung der Pkw-Fahrten im Bereich bis 6 km um 30 Prozent. Dadurch sind Einsparungen bis zu 7 Prozent der Kraftstoffmenge möglich. Im Jahr 2005 betrug der Anteil von Kraftstoffen, die durch den Pkw-Verkehr verbraucht wurden, rund 48 Mio. t. Die Bundesregierung sieht daher in der Förderung des Radverkehrs einen geeigneten Beitrag, um die Energieimporte für den Verkehrsbereich zu verringern.

8. Welche Haupthindernisse stehen aus Sicht der Bundesregierung einer deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils und damit verbunden einer Verringerung der CO_2-Emissionen des Verkehrsbereichs entgegen?

Die Rahmenbedingungen für den Fahrradverkehr sind seit Mitte der 90er Jahre tendenziell ungünstiger geworden: so ist der Anteil von Kindern und Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung zurückgegangen und der Anteil älterer Menschen gestiegen. Die letztgenannte Gruppe verfügt zunehmend über eine Fahrerlaubnis und einen Pkw. Die Motorisierung hat in Deutschland insgesamt weiter zugenommen, ebenso die durchschnittlich zurückgelegten Wegelängen. Der demographische Wandel und die sich abzeichnende regional unterschiedliche Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in Schrumpfungs-, Stagnations- und Wachstumsregionen können künftig die Erschließung von Radverkehrspotenzialen regional schwieriger machen und differenziertere Strategien der Radverkehrsförderung erfordern.

Hinzu kommt, dass die Bedeutung des Radverkehrs in einzelnen Kommunen bislang nicht ausreichend gewürdigt worden ist. So ist den Kommunen häufig nicht bekannt, welche Kosten den einzelnen Verkehrsträgern anzulasten sind. Methoden, wie z. B. Least Cost Transportation Planning, mit denen sich die Ausgaben im kommunalen Haushalt transparent darstellen ließen, werden nur vereinzelt angewandt. Finanzielle Einsparungen, die durch eine Verkehrsverlagerung auf den Radverkehr erzielt werden, dürften für die kommunale Politik und Verwaltung das beste Argument für den Radverkehr darstellen.

Fahrradnutzung im Alltagsverkehr

9. Welche Anpassungen der baurechtlichen Bestimmungen im Hinblick auf eine Verbesserung der Steuerungsmöglichkeiten für eine Stadt der kurzen Wege sind der Bundesregierung bekannt?

Im Bereich des Städtebaurechts gehört die Steuerung der baulichen und sonstigen Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde durch Bauleitpläne zu der durch Artikel 28 Absatz 2 des Grundgesetzes geschützten Selbstverwaltung der Gemeinden und Gemeindeverbände. Nach dem Baugesetzbuch (BauGB) stellen die Gemeinden Bauleitpläne auf, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (§ 1 Absatz 3 BauGB). Dabei haben sie das Abwägungsgebot zu beachten, nach dem bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind (§ 1 Abs. 7 BauGB). Als besonders zu beachtende Belange nennt das BauGB (§ 1 Abs. 6) unter anderem die Wohnbedürfnisse und die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, zu denen auch die verbrauchernahe Versorgung und der Schutz der zentralen Versorgungsbereiche unterschiedlicher Stufen gehört. Außerdem gehört zu den ausdrücklich aufgeführten Belangen seit dem Europarechtsanpassungsgesetz Bau 2004 (EAG Bau) auch die Mobilität der Bevölkerung einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, also auch des Fahrradver-

kehrs (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB). Von Bedeutung für die kommunale Praxis ist zudem die ebenfalls durch das EAG Bau 2004 geschaffene Möglichkeit, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern als öffentliche oder private Flächen festsetzen zu können (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB). Damit besteht erstmals die gesetzliche Grundlage, für das Parken von Fahrrädern Vorsorge zu treffen. Durch das am 1. Januar 2007 in Kraft getretene Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte (BGBl. 2006 I S. 3316) wurde das BauGB zudem um ein neues Instrument zum Schutz zentraler Versorgungsbereiche und der verbrauchernahen Versorgung ergänzt (§ 9 Abs. 2a BauGB), was eine „Stadt der kurzen Wege“ planerisch absichern hilft.

10. Wie ist der Sachstand bei der Erstellung eines Leitfadens für Qualitätsmanagement im Radverkehr?

Im Rahmen des Modellvorhabens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt – Chancen des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung“ des Umweltbundesamtes wurde in 2005 ein Leitfaden erarbeitet, der die im Modellvorhaben gewonnenen Erkenntnisse zur Einführung und Anwendung eines Qualitätsmanagements für den Radverkehr darstellt. Dieser Leitfaden ist in das Fahrradportal www.nrvp.de eingestellt und kann dort herunter geladen werden.

11. Wie werden Radverkehrsbelange bei der Erarbeitung der neuen Landstraßen- und Stadtstraßen-Richtlinien berücksichtigt?

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) und die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) werden neu erstellt. Voranzuschicken ist, dass grundsätzlich abschließende Festlegungen und Regelungen erst nach der notwendigen Beteiligung der Länder und verschiedener Institutionen getroffen werden können. Nach derzeitigem Stand wird die Einführung der RASt 06 in der ersten Hälfte 2007 erwartet. Wegen des umfangreichen Regelungsaufwandes ist für die Fertigstellung der RAL noch kein konkreter Termin zu benennen.

„Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“:

Der Radverkehr soll in den RASt 06 als ein Nutzungsanspruch an Straßenräume aufgeführt werden. Der Nutzungsanspruch des Radverkehrs soll in den Richtlinien gleichberechtigt mit den Nutzungsansprüchen des öffentlichen Personennahverkehrs, des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs, des ruhenden Pkw-Verkehrs, des Liefern und Ladens sowie des Fußgängerverkehrs sein. In den Richtlinien sollen zum einen Lösungen für typische Entwurfssituationen (z. B. der einer örtlichen Geschäftsstraße) und zum anderen Entwurfselemente (z. B. straßenbegleitende Radwege, Fahrradstraßen, Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraßen) empfohlen werden.

„Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“:

Die RAL sollen mit der Einführung von Entwurfsklassen (Straßen der Entwurfsklassen 1 bis 4) auf eine stärkere Standardisierung von Landstraßen und der Verdeutlichung der Netzfunktion der Straßen hinzielen. Die Führung des Radverkehrs soll nach den Richtlinien in Abhängigkeit von der Entwurfsklasse einer Straße geregelt werden.

12. Inwieweit wurden die Richtlinien über Ortsdurchfahrten, um in Ortsdurchfahrten situationsgerechte Lösungen zu begünstigen, angepasst?

Eine Überarbeitung der Richtlinien für die rechtliche Behandlung der Ortsdurchfahrten (Ortsdurchfahrtenrichtlinie) ist Gegenstand derzeit laufender Abstimmungen mit den Bundesländern.

13. Inwieweit wird die Förderung des Radverkehrs als integrierter Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik der Bundesregierung verstanden?

Für die Bundesregierung leistet der Fahrradverkehr einen wichtigen Beitrag zur Stärkung funktionsfähiger urbaner Stadtzentren und -quartiere, zu einer niedrigen Inanspruchnahme innerstädtischer Verkehrsflächen, zur Stabilisierung innerstädtischer Nutzungsstrukturen sowie zur stadtverträglichen Gestaltung der Mobilität. Die Stadtentwicklungspolitik der Bundesregierung orientiert sich am Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“. Kurze Wege in der Stadt führen nicht nur dazu, dass Städte insgesamt lebenswerter werden. Sie eröffnen auch neue Chancen für das Fahrrad. „Mobilität in der Stadt“ ist darum ein Handlungsschwerpunkt des BMVBS in der Städtebaupolitik dieser Legislaturperiode. Radverkehrsförderung unterstützt die Entwicklung von verkehrsreduzierenden Raum- und Siedlungsstrukturen, denn Prinzipien wie Dichte, Mischung und Polyzentralität tragen dazu bei, dass Wege verkürzt und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Die Verflechtung von Wohnen und Arbeiten, von Versorgung und Freizeit schafft kurze Wege und führt damit auch zu einer Reduzierung des motorisierten Verkehrs und einer Zunahme des Fußgänger- und Fahrradverkehrs. Mit den Kommunen und Ländern und weiteren Handlungsträgern sollen in Städten und Quartieren vorbildliche Lösungen entwickelt werden. Ergänzend zu den für nicht investive Maßnahmen bereit gestellten Mitteln im Bundeshaushalt sollen darum in Kooperation mit allen Handlungsebenen der Radverkehrsförderung – Bund, Länder, Kommunen und Dritte – auch im Infrastrukturbereich modellhaft Lösungsansätze erprobt werden, die später von den Baulastträgern angewandt werden können.

In diesem Zusammenhang steht auch das zurzeit durchgeführte Forschungsvorhaben „Best practices – Vernetzung im Verkehr zur Verbesserung der städtischen Quartiere“. Ziel des Vorhabens ist die Identifizierung, Dokumentation und Präsentation von zukunftsweisenden Beispielen, die die Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern bzw. der Förderung von Teilhabechancen in Wohnquartieren/Stadträumen durch eine bessere Vernetzung verschiedener Verkehrsträger bei gleichzeitiger Immissionsreduzierung aufzeigen.

14. Welche Bundesländer haben in ihren Bauordnungen Regelungen zur Einrichtung anforderungsgerechter Fahrradabstellplätze?

Regelungen zur Einrichtung von Fahrradabstellplätzen haben in ihren Bauordnungen die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, das Saarland, Thüringen und der Freistaat Sachsen getroffen. Die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz ermächtigen in ihren Bauordnungen die Kommunen, die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen im Rahmen von Satzungen zu regeln.

Die Definition von „anforderungsgerecht“ variiert dabei von „leicht erreichbar, gut zugänglich und wettergeschützt“ (z. B. Bauordnung Baden-Württemberg) bis zu „geeignete Beschaffenheit“ (z. B. Bauordnung Bremen). Die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz überlassen Art und Gestaltung der Fahrradabstellplätze den Kommunen.

15. Welche Bundesländer haben die Zuständigkeit für Radverkehrsnetzplanung – insbesondere im ländlichen Raum – geregelt und Kooperationen an den Gebietsgrenzen sichergestellt?

Die Zuständigkeiten für Radverkehrsnetzplanung werden in den Bundesländern unterschiedlich wahrgenommen und ausgestaltet. Konkrete gesetzliche Regelungen für die regionale Radverkehrsnetzplanung bestehen in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen; die übrigen Bundesländer nehmen die Zuständigkeit für die Planung von Radverkehrsnetzen auf Landes- und Kommunalebene entweder auf Grund von Radverkehrskonzeptionen und/oder im Rahmen einer ressortübergreifenden Zusammenarbeit wahr.

Die Kooperationen an den Landes- bzw. Gebietsgrenzen werden von den Bundesländern in vielfältiger Form sichergestellt, u. a. durch:

– bilaterale Kooperationen unmittelbar zwischen den betroffenen Landkreisen,
– Förderung von Kooperationen angrenzender Landkreise durch regionale Arbeitsgemeinschaften (z. B. Schleswig-Holstein),
– Sicherstellung der Verknüpfung von Landesradfernwegen mit den Radfernwegenetzen der angrenzenden Bundesländer durch das zuständige Ministerium (z. B. Hessen),
– Abstimmung auf Landkreisebene im Rahmen der regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise (z. B. Niedersachsen),
– Zusammenarbeit angrenzender Bundesländer im Rahmen von länderübergreifenden Projektgruppen (z. B. Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern),
– Koordinierung von Radverkehrsnetzen über die Zuständigkeit von Gemeinden hinaus durch bei den Bezirksregierungen eingerichtete Teams, die Kommunen, Tourismusverbände u. a. betreuen und beraten (z. B. Bayern),
– Entwicklung grenzüberschreitender radtouristischer Angebote (z. B. Freistaat Sachsen mit den benachbarten Ländern Polen und Tschechien).

16. In welchen Bundesländern können Kfz-Ablösebeträge für Fahrradabstellanlagen in Innenstädten verwendet werden?

Die Bauordnungen der Länder bieten die Möglichkeit, die Pflicht zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen durch Zahlung eines Geldbetrages abzulösen. Diese Kfz-Ablösebeträge können auf Grund entsprechender Regelungen der meisten Länder für die Herstellung von Einrichtungen und Anlagen (Radverkehrsanlagen, öffentliche Fahrradabstellplätze) verwendet werden, die allgemein den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern, die zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr beitragen, die dem ÖPNV dienen und/oder konkret für Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs eingesetzt werden (so Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, das Saarland, Thüringen, Brandenburg, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Sachsen-Anhalt). Die Länder Bayern, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern haben keine entsprechenden Regelungen getroffen.

Fahrradtourismus

17. Wie hat sich der Fahrradtourismus in Deutschland in den letzten Jahren entwickelt?

Seit Mitte der 90er Jahre hat der Fahrradtourismus an Attraktivität und Zuspruch zugenommen. Die vom Bund mitfinanzierten Radreiseanalysen des Allgemei-

nen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) aus den Jahren 2005 und 2006 haben ergeben, dass 2,45 Millionen Deutsche im Jahr 2004 einen mehrtägigen Urlaub mit dem Fahrrad verbracht haben; das ist im Vergleich zu 2003 eine Steigerung von 8,9 Prozent. Für 89 Prozent der Radtouristen war dies auch die Haupturlaubszeit im Jahr. 45,5 Prozent der Deutschen nutzten 2005 das Fahrrad im Urlaub. Das entspricht einer Zunahme von 4,7 Prozent gegenüber 2004; 14,3 Prozent von ihnen nutzten das Fahrrad sogar häufig bis sehr häufig im Urlaub. Im Inlandsurlaub nutzten über 53 Prozent der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Im Jahr 2004 unternahmen 1,4 Millionen Deutsche einen Kurzurlaub mit dem Rad, das sind 5,9 Prozent aller Kurzurlaube. 37 Prozent der Radtouristen verbrachten in 2004 ihren Fahrradurlaub in Deutschland. 3,1 Prozent der Deutschen planen in den nächsten drei Jahren einen Fahrradurlaub, für weitere 4,1 Prozent kommt generell ein Fahrradurlaub in Betracht. Es wird geschätzt, dass der Fahrradtourismus jährlich ca. 5 Mrd. Euro zum touristischen Umsatz in Deutschland beiträgt.

Auch die Entwicklung der fahrradfreundlichen Beherbergungsbetriebe (in erster Linie „Bett&Bike“) zeigt einen deutlichen Anstieg. Gab es im Jahr 2002 noch 3 300 Betriebe mit dem Qualitätssiegel, so waren es 2005 mehr als 4 200 Betriebe in fast 3 000 Orten. Vor allem in den neuen Bundesländern konnte in 2005 eine hohe Zuwachsrate verzeichnet werden: hier stieg die Anzahl der „Bett& Bike“-Betriebe gegenüber dem Vorjahr um 26 Prozent auf knapp 600 Beherbergungsbetriebe. Obwohl 90 Prozent aller Radtouristen ihre Reise allein organisieren, konnten die Radreiseveranstalter auch für 2005 zweistellige Zuwächse verbuchen.

Auch die aktuelle Reiseanalyse 2006 der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (F.U.R.) bestätigt diesen positiven Aufwärtstrend.

Die Bedeutung, die die Bundesregierung dem Fahrradtourismus zuweist, zeigt sich auch daran, dass auf Einladung des Beauftragten der Bundesregierung für den Tourismus das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) gemeinsam mit dem BMVBS am 29. März 2007 die Konferenz „Fahrradtourismus: Neue Wege in Deutschland“ veranstaltet hat.

18. Welche Bundesländer haben eine Ansprechpartnerin/einen Ansprechpartner für den touristischen Radverkehr?

Eine/n Ansprechpartner/in für den touristischen Radverkehr gibt es in drei Bundesländern. Seit dem 1. März 2001 ist mit Unterstützung des Wirtschafts- und Arbeitsministeriums des Landes Mecklenburg-Vorpommern beim Tourismusverband des Landes die Stelle der Landesradwegemeisterin in der Hansestadt Rostock angesiedelt. Im Land Schleswig-Holstein ist in der Tourismusagentur Schleswig-Holstein seit 2006 die Koordinatorin für die radtouristische Infrastruktur tätig. Im hessischen Wirtschaftsministerium ist ein Mitarbeiter für Fragen des Radtourismus zentral zuständig. Bei den übrigen Bundesländern werden die Aufgaben des Fahrradtourismus von den zuständigen Referenten/innen im Wirtschaftsministerium, Fachbereich Tourismus, neben anderen Aufgaben wahrgenommen. Die Aufgaben als zentrale Ansprechpartner/innen für den Radtourismus werden dezentral z. B. durch Koordinatoren bei den regionalen Tourismusverbänden oder bei den Fahrradbeauftragten der Städte – soweit vorhanden – wahrgenommen.

19. In welcher Weise ist die Bundesregierung der Aufforderung des Antrags auf Bundestagsdrucksache 15/3467 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 forcieren“ nachgekommen, eine Koordinierungsstelle für den Ausbau des D-Netzes einzurichten?

Von 1998 bis 2000 wurden mit finanzieller Unterstützung des BMWi jährlich Koordinierungskonferenzen zur Förderung des Fahrradtourismus mit den Ländern und Regionen abgehalten. Ergebnis dieser Konferenzen war die Einigung auf die Einrichtung des D-Routen-Netzes. Zur praktischen Umsetzung des Projektes hat das BMWi 2002 die Einrichtung des Oder-Neiße-Radwegs als Modellroute für das deutschlandweite Netz mit 123 000 Euro gefördert.

Die Bundesregierung begrüßt die Forderung nach einem verstärkten Ausbau der Infrastruktur des D-Netzes, für die die Länder und Kommunen als Straßenbaulastträger zuständig sind. Zu Beginn der 16. Legislaturperiode hat die Bundesregierung ein Forschungsvorhaben zum Thema „Analyse und Perspektive der Bundesradrouten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans“ durchführen lassen und die Ergebnisse den Ländern zur Verfügung gestellt. Sobald die Stellungnahmen der Länder vorliegen, wird die Bundesregierung die Notwendigkeit der Wiederaufnahme der bisher mit den Ländern noch nicht zu einem erfolgreichen Abschluss gebrachten Verhandlungen prüfen.

20. Mit welchen Kosten ist für eine bundesweite Koordinierungsstelle zu rechnen?

Da die Verhandlungen der Bundesregierung mit den Bundesländern zur Einrichtung einer bundesweiten Koordinierungsstelle noch nicht abgeschlossen sind und soweit auch noch kein Anforderungsprofil für eine solche Einrichtung konkretisiert werden kann (siehe auch Antwort zu Frage 19), können derzeit auch keine Angaben zu den Kosten gemacht werden.

21. Wie wird das D-Netz vermarktet?

Das D-Netz wird in der aktuell erschienenen und von der Deutschen Zentrale für Tourismus e. V. (DZT) und dem ADFC herausgegebenen Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ vorgestellt. Im Übrigen vermarkten die Bundesländer die Fahrradrouten des D-Netzes in ihrem Zuständigkeitsbereich über ihre Tourismusgesellschaften jeweils selbst.

22. Wie ist der Stand der Wegweisung für das D-Netz?

Der Stand der Wegweisung für das D-Netz ist von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich. Detailkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

23. Welchen finanziellen Anteil an der Wegweisung für das D-Netz trägt der Bund?

Die Bundesregierung prüft, sich an der Finanzierung der Koordinierungsstelle – zumindest in der Pilotphase – zu beteiligen. Da die Aufgabe der Koordinierungsstelle auch die Schaffung einer einheitlichen Wegweisung für das D-Netz beinhaltet, würde der Bund damit auch einen heute noch nicht quantifizierbaren Anteil an der Wegweisung übernehmen.

24. Wie hoch ist der Anteil asphaltierter Radwege am D-Netz?

Der Bund veröffentlicht jährlich die Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs. Hierin sind auch Angaben über die Längen der mit Radwegen versehenen klassifizierten Straßen enthalten. Einzelheiten können der Anlage 1 (Tabellen 4a bis 4c „Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs“) entnommen werden. Die Art der Befestigung der Radwege ist nicht bekannt. Weitere Angaben über Längen an Gemeindestraßen liegen dem Bund nicht vor.

25. Inwieweit erfüllen die Radwege des D-Netzes die „Standards für Radfernwege“?

Die im Auftrag des BMVBS 2005 bis 2006 durchgeführte Untersuchung „Analyse und Perspektiven der Bundesradrouten im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans“ hat die Wegequalitäten des eine Netzlänge von insgesamt rund 11 735 km umfassenden D-Routennetzes durch umfangreiche Erhebungen ermittelt. Für rund 75 Prozent des Gesamtnetzes konnten Aussagen hinsichtlich der Standarderfüllung getroffen werden. Demnach verlaufen 80 Prozent aller Strecken auf Straßen ohne, mit sehr geringem oder mäßigem Verkehr. 80 Prozent aller Strecken sind mit Asphalt, Betonverbundstein, Beton oder Gehwegplatten ausgebaut und besitzen damit eine als sehr gut oder gut bewertete Befahrbarkeit. Die Wegebreite bei separaten Radwegführungen – also außerhalb von Fahrbahnen – beträgt bei 32 Prozent 2,5 m oder mehr und erfüllt damit den Standard. Hinsichtlich der Beschilderung erfüllen jedoch zahlreiche Wege des D-Netzes noch nicht die Anforderungen wie sie im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) niedergelegt sind.

26. Wie verbindlich sind die „Standards für Radfernwege“?

Die Standards für Radfernwege wurden 2001 in dem im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr durchgeführten Forschungsvorhabens „Koordination und Integration von Radwegen – auch Radfernwegen“ erarbeitet. Sie haben Empfehlungscharakter; sie werden den Baulastträgern zur Anwendung empfohlen. Sie wurden auch in die von der FGSV herausgegebenen „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete – H RaS 02“ aufgenommen. Diese Hinweise können von den Ländern als verbindliches Regelwerk eingeführt werden.

27. Welche Bundesländer haben die „Standards für Radfernwege“ eingeführt?

Die Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und der Freistaat Sachsen haben die Standards für Radfernwege in ihre landesweiten Radverkehrskonzeptionen übernommen; das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt, dies zu tun.

28. Welche Beschränkungen des überregionalen Radverkehrs als Folge der Übertragung behördlicher Aufgaben auf Träger mit privaten Rechtsformen (z. B. Forstverwaltung) sind der Bundesregierung bekannt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Vernetzung der Verkehrsmittel

29. Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es zur Vereinheitlichung der Preis- und Tarifsysteme insbesondere bei der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr?

Auf Bundesebene regelt das Personenbeförderungsgesetz als besonderes Gewerberecht, unter welchen Voraussetzungen die genehmigungspflichtige entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen erfolgt. Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und mit dem Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen. Dies geschieht vor allem durch das Bemühen um Verkehrskooperationen, die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und die Abstimmung der Fahrpläne. Zum Aufgabenkreis der genannten Behörden zählt damit auch die Sorge für eine Tarifabstimmung oder einen Tarifverbund mit dem Ziel einer einheitlichen Tarifbildung, auch was die Entgelte für die Beförderung von Fahrrädern betrifft. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) spricht in einem 2004 in Abstimmung mit dem Bund und den Ländern gemeinsam erarbeiteten Zielepapier in der VDV-Schrift 950 „Harmonisierung der Nahverkehrstarife“ auch Empfehlungen zur Fahrradmitnahme aus:

„4.1 Fahrradmitnahme

Für die Mitnahme des Fahrrades sollte grundsätzlich ein Zuschlag entrichtet werden. Die Mitnahme eines Fahrrades sollte zeitlich uneingeschränkt in allen Verkehrsmitteln, also auch in Bussen und Straßenbahnen, möglich sein. Nur vom Kunden nachvollziehbare betriebliche Umstände sollten zu Einschränkungen führen.

Die Fahrradmitnahme kann als Serviceleistung und sinnvoller Beitrag zur Kundenbindung in den Fahrkartenpreis einkalkuliert und dann komplett freigegeben werden. In gleicher Weise kann eine allgemeine Freigabe der Fahrradmitnahme bei Übernahme der Einnahmenausfälle durch den Aufgabenträger erreicht werden.“

Nach Auskunft des VDV entsprachen bereits im Jahr 2004 die Tarifregelungen zur Fahrradmitnahme in zahlreichen Verkehrsverbünden diesen Empfehlungen für eine harmonisierte Tarifgestaltung. Da die jeweilige Tarifgestaltung für die Fahrradmitnahme auch von Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers abhängig sein kann, muss letztlich insoweit bei ihm die Entscheidungsbefugnis liegen. Die Bundesregierung sieht in der Kombination der geltenden Rechtslage mit dieser Ausrichtung auf eine kundenfreundliche Tarifintegration der Regelungen zur Fahrradmitnahme eine sachgerechte Lösung, die eine flexible Anpassung an die jeweilige Verkehrsgestaltung und Finanzierung des ÖPNV „vor Ort“ ermöglicht.

Darüber hinaus wird die Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge von den Stellen wahrgenommen, die durch Landesrecht bestimmt werden. Somit liegt die Entscheidung über eine Vereinheitlichung der Preis- und Tarifsysteme, auch soweit die Fahrradmitnahme betroffen ist, bei den Ländern.

30. In welcher Weise ist die Bundesregierung der Aufforderung des Antrags auf Bundestagsdrucksache 15/3467 „Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 forcieren“ nachgekommen, von der DB AG ein Konzept für die Fahrradmitnahme im Fernverkehr unter Einschluss des ICE zu verlangen, und wie sieht dieses Konzept aus?

Im BMVBS haben in den letzten Jahren regelmäßig Gespräche mit Verantwortlichen des Bereichs Personenverkehr der Deutsche Bahn (DB AG) stattgefunden, in denen eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im Fernverkehr, insbesondere auch durch die Bereitstellung attraktiverer Versand- und Mietangebote erörtert wurde.

31. Hält die Bundesregierung die Antwort auf Frage 6 der Kleinen Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 16/2332) „Eine Verringerung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr der DB AG würde in radtouristisch interessanten Zielregionen die Wettbewerbsfähigkeit von Fahrradverleih-Betrieben stärken“ aufrecht, vor dem Hintergrund, dass mehrtägige fahrradtouristische Reisen fast ausschließlich mit dem eigenen Fahrrad unternommen werden oder sonst unterbleiben?

Ja. Die Gestaltung von Eisenbahn-Fernverkehrsangeboten einschließlich der Bedingungen für eine Mitnahme von Reisegepäck und Fahrrädern ist eine unternehmerische Aufgabe der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Übrigen auch im Bereich des Tourismusgewerbes tätig sind. Sofern diese oder andere Anbieter im Tourismusgewerbe Angebote im Radtouristikbereich vorsehen, können sie ihren Kunden auch Angebote wie z. B. einen Fahrradmitnahme und -versand oder Fahrradverleih anbieten. Abhängig von der radtouristischen Attraktivität der jeweiligen Zielregion und der Nachfrage werden diese Angebote im Wettbewerb wirtschaftlich tragfähig sein.

32. Mit welchem Umsetzungszeitraum rechnet die Bundesregierung für die Einrichtung behindertengerechter und damit barrierefreier und Radfahrer freundlicher Bahnsteigzugänge auf den 3 000 im NRVP genannten Bahnhöfen?

Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und der daraus resultierenden Änderung des § 3 Abs. 3 Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) hat der Gesetzgeber einen wichtigen Schritt getan, um Benachteiligungen für behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten bei den Eisenbahnen zu mildern und abzubauen. Die Eisenbahnen sind danach verpflichtet, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die Aufstellung der Programme erfolgt nach Anhörung der Spitzenorganisationen von nach dem BGG anerkannten Verbänden. Die Eisenbahnen haben in eigener unternehmerischer Verantwortung zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen werden und zu welchen Zeitpunkten Kosten aufzubringen sind.

Die allgemeine Beförderung von Reisegepäck und Fahrrädern ist nicht Gegenstand der mit dem BGG angestrebten Regelungsbereiche, so dass entsprechende Mengengerüste nicht unmittelbar verknüpft werden können. Hinsichtlich der Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradbeförderung sind die im NRVP genannten Akteure angesprochen.

33. Inwieweit ist die Erweiterung der DELFI-Komfortauskunft um Radfahrerbelange fortgeschritten?

Zur Unterstützung einer unternehmensunabhängigen Fahrplanauskunft hat das BMVBS in enger Zusammenarbeit mit den Ländern, der DB AG, den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen sowie den Herstellern von Auskunftssystemen das Projekt DELFI (Durchgängige Elektronische Fahrplan-Information) bis zur Anwendungsreife finanziell gefördert. DELFI definiert eine Kommunikationsschnittstelle zwischen den verschiedenen Auskunftssystemen und ist kein Auskunftssystem im herkömmlichen Sinn. Es ist nicht mehr erforderlich, die Fahrplandaten auszutauschen. Diese Dezentralisierung bzw. örtliche Zuständigkeit der Datenhaltung führt gerade bei Aktualisierungen oder Änderungen infolge von Störungen zu kurzfristig bereit gestellten korrekten Informationen. Mit der Nutzung der DELFI-Kommunikationsschnittstelle durch die Auskunftsanbieter eröffnen sich für die Kunden des öffentlichen Personenverkehrs neue Möglichkeiten, flächendeckend durchgängige Verbindungsinformationen (Zeiten, Verkehrsmittel, Umsteigebeziehungen) über alle Verkehrsanbieter für Nah-, Regional- und Fernverkehrsverbindungen aus einer Hand zu erhalten.

Eine durchgängige elektronische Fahrplaninformation ist aber jeweils nur Spiegel der regionalen Auskunftssysteme. Solange dort keine Radfahrerbelange in den Systemen integriert sind, können diese auch nicht in eine durchgängige Fahrplanauskunft einfließen. Nach den derzeitigen Planungen der im DELFI-Lenkungsausschuss vertretenen Bundesländer (Bund hat nur Gaststatus) hat eine Erweiterung der DELFI-Kommunikationsschnittstelle um Radfahrerbelange in den nächsten Jahren keine Priorität.

34. Inwieweit fördert der Bund intermodale telematische Routeninformationssysteme, die einen Vergleich der Reisezeiten zwischen den Verkehrsmitteln unter Einschluss des Fahrrads erlauben?

Die Bundesregierung möchte mit dem Projekt „Metaplattform Verkehrsinformation“ auch die Möglichkeit eines intermodalen Reisezeitvergleichs fördern. Da die Bundesregierung nicht selbst Anbieter von entsprechenden Systemen ist, hängt diese Entwicklung wesentlich von den Aktivitäten der damit befassten Provider ab.

35. Wie ist der Sachstand bei der Bereitstellung eines bundesweiten digitalisierten Radverkehrsnetzes als Grundlage für Informationssysteme?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, ein bundesweit digitalisiertes Radverkehrsnetz bereit zu stellen; dies ist Angelegenheit der Länder. So hat beispielsweise Nordrhein-Westfalen unter www.radroutenplaner.nrw.de sein landesweites Radverkehrsnetz und weitere touristische Routen im Jahr 2004 in das Internet gestellt; die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz arbeiten zurzeit an der Entwicklung ähnlicher Angebote. Das Land Berlin und die bayerische Landeshauptstadt München bieten ebenfalls Radroutenplaner im Internet an.

36. Wie passt die Angebotsverringerung bei den Zügen mit Fahrradmitnahmemöglichkeit im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG um ein Fünftel seit 1997 zur im NRVP geäußerten Erwartung der Bundesregierung, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen auch attraktive Angebote in eigener Verantwortung bereitstellen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihr Angebot im Fernverkehr im eigenen Interesse konsequent nach der Verkehrs-

nachfrage ausrichten und dabei auch den Bedarf der verschiedenen Kundengruppen berücksichtigen.

Koordinierung der Radverkehrsplanung und -förderung

37. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Förderung des Radverkehrs auf Bundesebene als Querschnittsaufgabe an, sowohl innerhalb des direkt zuständigen Bundesministeriums als auch in Zusammenarbeit mit den Bundesministerien für Wirtschaft und Technologie (Tourismus) und Gesundheit?

38. Durch wen wird diese Querschnittsaufgabe wahrgenommen?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Radverkehrsförderung auf Bundesebene wird durch das BMVBS wahrgenommen. Ihm obliegt die Koordinierung und Mitwirkung bei fahrradspezifischen Themenstellungen, insbesondere bei Angelegenheiten des Radverkehrs im Bereich Stadtentwicklung sowie beim radverkehrstauglichen Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen und bei der Errichtung und Instandsetzung von Radwegen an Bundesfernstraßen. Weitere Aufgaben sind die Erstellung des Fahrradberichtes der Bundesregierung und die Umsetzung des NRVP durch Maßnahmen von Bund, Ländern, Kommunen und weiteren Handlungsträgern. In Zusammenarbeit mit dem Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr und dem Beirat Radverkehr werden Forschungsvorhaben und Modellprojekte zur Umsetzung des NRVP konzipiert und begleitet. Es wird auch mit Verkehrs- und Umweltverbänden, den kommunalen Spitzenverbänden sowie weiteren im Bereich des Radverkehrs tätigen Organisationen zusammengearbeitet.

Sofern bei der Radverkehrsförderung auf Bundesebene andere Ressorts betroffen sind, arbeitet das BMVBS mit diesen zusammen. Dies betrifft insbesondere Fragestellungen von Radverkehr und Umweltschutz (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie Umweltbundesamt), gesundheitlicher Prävention (Bundesministerium für Gesundheit) und Fahrradtourismus (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie).

39. Wie viele Planstellen mit welchen Gehaltsgruppen gibt es im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrs und für die Radverkehrsförderung insgesamt?

Für die Aufgabe stehen insgesamt zwei Planstellen (0,5 B 3; 0,5 A 15; 1 E 11) sowie ein befristeter Dienstposten (E 14) zur Verfügung.

40. Welchen Anteil an den Planstellen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht dies aus?

Einschließlich des befristeten Dienstpostens entspricht dies ca. 0,5 Prozent der Planstellen.

41. Wie viele Planstellen gibt es zum Vergleich für Investitionen in Magnetschnellbahnsysteme?

Für diese Aufgaben stehen insgesamt vier Planstellen sowie ein befristeter Dienstposten zur Verfügung. Bei diesem Vergleich ist allerdings das deutlich höhere Investitionsvolumen im Bereich Magnetschnellbahnsysteme zu berücksichtigen.

42. Wie viele Fahrradbeauftragte gibt es in den Kommunen und auf Länderebene?

Unabhängig von der offiziellen Verleihung der Bezeichnung „Fahrradbeauftragte/r“ werden in den meisten Bundesländern sowohl auf Länder- als auch auf Kommunalebene die Aufgaben einer/s Fahrradbeauftragte/n in vielfältiger Form wahrgenommen. Zum Ergebnis der Länderabfrage auf Länder- und Kommunalebene zu Personen, die offiziell die Bezeichnung „Fahrradbeauftragte/r“ (FB) tragen, sowie zu anderen mit der Radverkehrsförderung eingerichteten Organisationsformen wird auf die Anlage 2 verwiesen.

43. Beabsichtigt die Bundesregierung die Einsetzung eines Fahrradbeauftragten, wenn nein, warum nicht und wie sieht die Alternative der Bundesregierung aus?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, eine/n Fahrradbeauftragte/n einzusetzen. Die entsprechenden Aufgaben werden durch das BMVBS wahrgenommen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen.

44. Welche Bundesländer haben Radverkehrspläne erstellt?

Ein Überblick über in den Bundesländern vorhandenen Radverkehrspläne oder ähnliche Konzepte zur Radverkehrsförderung kann der Anlage 3 entnommen werden.

45. Welche Aktivitäten zur Koordinierung der Radverkehrsplanung und -förderung entfaltet der Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“?

Der Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr hat zwischen 2002 und 2005 in fünf Unterarbeitskreisen die Themenschwerpunkte Ordnungsrahmen, Finanzierung, Koordinierung, Tourismus und Kommunikation bearbeitet und entsprechende Forschungsvorhaben des BMVBS begleitet. Die Vertreterinnen und Vertreter der Länder informieren im Bund-Länder-Arbeitskreis über die Umsetzungsaktivitäten zum NRVP auf Landesebene – so haben beispielsweise Sachsen und Sachsen-Anhalt in 2005 bzw. 2006 Landesradverkehrspläne verabschiedet, die sich explizit auf den NRVP beziehen – und informieren über aktuelle Landesprojekte, die im Sinne von „best practice“ von anderen Ländern adaptiert werden können.

46. Welche Verbreitung hat der Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitender und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr gefunden?

Der „Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitender und Baulastträger übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr“ ist in das Fahrradportal www.nrvp.de eingestellt und kann von Interessierten dort heruntergeladen werden.

47. Welche Aktivitäten unternimmt die Bundesregierung, damit die Akteure der Radverkehrsförderung in Ländern und Kommunen mit fachlichen Informationen, Weiterbildung und Erfahrungsaustausch unterstützt werden?

Es finden mindestens zweimal jährlich Sitzungen des Bund-Länder-Arbeitskreises Fahrradverkehr und des Beirats Radverkehr statt. Das Fahrradportal www.nrvp.de informiert seit 2004 aktuell und umfassend über sämtliche Neuerungen im Radverkehr und weist auf Informations- und Fortbildungsveranstaltungen hin. Das BMVBS führt eigene Veranstaltungen durch wie z. B. die Fachkonferenz zum Nationalen Radverkehrsplan „Der Nationale Radverkehrsplan – Einladung zum Dialog“ am 16. November 2004 in Berlin und fördert Fachkonferenzen Dritter wie z. B. des ADFC oder der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V. (SRL) sowie den europäischen Fahrradkongress Velo-city 2007 in der bayerischen Landeshauptstadt München. Darüber hinaus werden Fortbildungsveranstaltungen und Seminare zu Fragen der Radverkehrsplanung und -förderung von verschiedenen Trägern für kommunale Beschäftigte gefördert. Das Info-Magazin „FahrRad“ erscheint zweimal jährlich zu einem Schwerpunktthema der Radverkehrsförderung (in 2006: Mobilität älterer Menschen; Radverkehr und Stadtentwicklung). Das BMBVS beteiligt sich regelmäßig mit einem Messestand an der Internationalen Fahrradmesse IFMA in Köln und an der Eurobike in Friedrichshafen und erreicht so ein großes Fachpublikum. Durch den vom BMVBS geförderten jährlichen bundesweiten Wettbewerb „best for bike“ wird ebenfalls ein großes Publikum aus Fachleuten und radverkehrsinteressierten Laien angesprochen.

Finanzierung des Radverkehrs

48. Wie viele Kilometer Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wurden jährlich seit Aufstellung des NRVP gebaut und wie viele Kilometer wurden in den letzten fünf Jahren zuvor gebaut?

49. Wie haben sich die Bauleistungen gegenüber den Vorjahren verändert?

Die Fragen 48 und 49 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die fertig gestellten Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes seit Aufstellung der NRVP 2002 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Fertig gestellte Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

2002:	280 km
2003:	440 km
2004:	401 km
2005:	377 km
2006:	400 km
Summe 2002–2006:	**1 898 km**

1997:	340 km
1998:	310 km
1999:	360 km
2000:	350 km
2001:	360 km
Summe 1997–2001:	**1 720 km**

Die Veränderungen gegenüber den Vorjahren stellen sich wie folgt dar:

2002 bis 2006: durchschnittliche Fertigstellungen jährlich rund 380 km.

1997 bis 2001: durchschnittliche Fertigstellungen jährlich rund 340 km.

50. Welche Bauleistungen sieht die Bundesregierung für die nächsten Jahre vor?

Für die nächsten Jahre wird mit einer jährlichen Fertigstellung von rund 350 km Radwegen an Bundesstraßen gerechnet.

51. Welche Haushaltsmittel wurden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes jährlich seit Aufstellung des NRVP verausgabt?

Seit Aufstellung des NRVP wurden jährlich rund 90 Mio. Euro für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes verausgabt.

52. Welche Haushaltsmittel werden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in den nächsten Jahren veranschlagt?

Im Bundesfernstraßenhaushalt (Kapitel 12 10, Titel 746 22) sind im Haushaltsjahr 2007 und in der Finanzplanung bis 2010 jährlich 80 Mio. Euro für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung veranschlagt.

53. Wie viele Kilometer Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen wurden jährlich seit Aufstellung des NRVP ausgebaut und wie viele wurden für den Radverkehr freigegeben?

54. Wie haben sich die Bauleistungen und die Verkehrsfreigaben für den Radverkehr gegenüber den Vorjahren verändert?

Die Fragen 53 und 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bau von Radwegen ist gemäß der Kompetenzzuordnung des Grundgesetzes keine Aufgabe des Bundes. Die Hauptverantwortung für die Förderung des Radverkehrs tragen die Länder und Kommunen. Der Bund kann aufgrund der grundgesetzlichen Kompetenzzuweisung den Radverkehr auf den Betriebswegen der Bundeswasserstraßen nur fördern, wenn dies im Zusammenhang mit Betriebs- und Unterhaltungszwecken geschieht. Bisher wurden bzw. werden folgende Betriebswege im Rahmen einer Ertüchtigung für den Radverkehr freigegeben:

Haushaltsjahr	Ertüchtigung
2003	Mosel-km 74,560 bis 75,880 und Mosel-km 75,922 bis 77,260
2004	Dortmund-Ems-Kanal-km 117,900 bis 120,700
2005	Rhein-Herne-Kanal-km 2,000 bis 3,800
2006/2007	Dortmund-Ems-Kanal-km 191,200 bis 193,120; Küstenkanal-km 40,900 bis 68,000

55. Welche Bauleistungen sieht die Bundesregierung für die nächsten Jahre vor und welcher Anteil daran soll für den Radverkehr freigegeben werden?

Da die Förderung des Radverkehrs auf den Betriebswegen der Bundeswasserstraßen u. a. zunächst von einem konkreten Ausbauinteresse der Länder und

Kommunen abhängt, können zu den Bauleistungen künftiger Jahre keine Angaben gemacht werden.

56. Welche Gründe hatte der geringe Abfluss von 172 000 Euro der für den Ausbau der Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen veranschlagten Mittel in Höhe von 10 Mio. Euro 2005?

Der Mittelabfluss wird darüber bestimmt, wie viel Ausbauanträge die Kommunen stellen und wie viele davon genehmigt werden können. Die geringen Ausgaben im Jahr 2005 sind darauf zurückzuführen, dass kaum Ausbauanträge gestellt wurden.

57. Aus welchem Grund wurde der von der Fachebene geforderte neue Leertitel „Förderung des Baus von Radwegen“, der mit dem bisherigen Titel „Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen“ deckungsfähig gemacht werden sollte, nicht eingerichtet?

Anstelle des angesprochenen Leertitels ist im Bundeshaushalt 2007 des Einzelplans 12 in Kapitel 12 02 Titel 632 01 der Haushaltsvermerk Nr. 4 „Die Ausgaben können bis zum Jahr 2012 auch zur Unterstützung von Modellvorhaben einschließlich Forschungsbegleitung auf dem Gebiet der fahrradfreundlichen Stadtentwicklung eingesetzt werden.“ eingefügt worden. Dies ermöglicht eine flexiblere Haushaltsbewirtschaftung zur Ausschöpfung weiterer Möglichkeiten für eine zügige Umsetzung des NRVP.

58. Was ist in den letzten Jahren stattdessen mit den nicht verausgabten Mitteln dieses Titels (780 14) geschehen?

Die im Titel 780 14 „Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen“ veranschlagten Mittel sind zunächst im Titel 780 12 „Um-, Aus- u. Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen“ in Abzug gebracht worden. Die nicht verausgabten Mittel wurden dem Titel 780 12 zugeführt.

59. Was wurde aus dem Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus der letzten Legislaturperiode, dass die obersten Straßenbauverwaltungen der Länder eine koordinierende Funktion für die Schnittstelle der verschiedenen Baulastträger (Bund, Länder, Gemeinden) übernehmen sollen?

Ein solcher Vorschlag ist dem BMVBS nicht bekannt.

60. Welche schriftlichen Vereinbarungen über Kosten, Eigentum, Verkehrssicherungspflicht, Betriebsdienst, Wegweisung u. a. im Zusammenhang mit dem Radwegebau hat der Bund mit anderen Baulastträgern getroffen?

Für den Sonderfall des Ausbaus eines Betriebsweges an einer Bundeswasserstraße auch zur Nutzung als Radweg wird mit den Kommunen ein Gestattungsvertrag abgeschlossen. Demgemäß muss der Zuwachs an Unterhaltungsaufwand und Verkehrssicherungspflicht von den Kommunen getragen werden. Außerdem muss der Ausbau ursächlich für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen erforderlich sein. Weitere Vereinbarungen liegen der Bundesregierung nicht vor. Erhebungen im Zusammenhang mit dem Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen müssten im Übrigen durch die Länder, die die

Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes (Artikel 90 Abs. 2 GG) bauen und verwalten und damit auch für den Abschluss solcher Vereinbarungen zuständig wären, erfolgen.

61. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung, den Radverkehr im GVFG als eigenständigen Fördertatbestand darzustellen, um die bisherige Bindung des Radwegebaus an den gleichzeitigen Straßenbau abzuschaffen?

Im Zuge der Föderalismusreform wurde auch die Entflechtung von Mischfinanzierungen beschlossen. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) war insofern betroffen, als dass die Bundesfinanzhilfen für die GVFG-Länderprogramme seit dem 1. Januar 2007 weggefallen und durch Kompensationszahlungen des Bundes an die Länder ersetzt worden sind.

Die allgemeine Zweckbindung der Kompensationsmittel an den Aufgabenbereich der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bleibt bestehen. Ein Mitteleinsatz nach Förderkriterien und Fördervoraussetzungen (§§ 2, 3 GVFG alt) ist nicht mehr vorgegeben. Insofern besteht für die Länder ein höherer Gestaltungsspielraum.

Aber auch bis zum 31. Dezember 2006 waren zur Umsetzung des NRVP selbstständig geführte Radverkehrsanlagen im Rahmen des GVFG förderfähig. Es mussten sich, wie bei den Straßen für den motorisierten Verkehr auch, um für den Radverkehr wichtige Wege handeln und die kommunalpolitische Zielsetzung musste durch die entsprechende Ausweisung in einem Flächennutzungsplan der Gemeinde oder durch besondere Darstellung in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan zum Ausdruck gebracht werden.

62. Welche nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP hat der Bund bisher finanziert?

Aus den Mitteln für nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen von Ländern, Kommunen, Hochschulen, Verbänden und sonstigen Antragstellern gefördert, die zu einer stärkeren Fahrradnutzung im Alltags- und Freizeitverkehr beitragen sollen. Hier ist insbesondere die jährliche Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ der Allgemeinen Ortskrankenkasse (AOK-Bundesverband und AOK-Landesorganisationen) und dem ADFC zu nennen, ebenso Fachkongresse und Modellprojekte zur Förderung des Einkaufsverkehrs mit dem Fahrrad, die von dem VCD, dem Bund für Natur- und Umweltschutz Deutschland e. V. (BUND) und der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e. V. (SRL) durchgeführt wurden/werden. Kinder und Jugendliche, wie auch Senioren, werden als wichtige Zielgruppen in verschiedenen Projekten angesprochen. Fragen der Radverkehrssicherheit, wie etwa eine angemessene Beleuchtung, werden in den geförderten Projekten ebenso behandelt wie die Rolle des Fahrradfahrens bei der gesundheitlichen Prävention. Schließlich werden auch Fachseminare für die kommunale Ebene und Konferenzen wie die im Juni 2007 in München statt findende internationale Fahrradkonferenz „Velo-city“ gefördert.

63. Welche Gründe hatte der geringe Abfluss der für nicht investive Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP veranschlagten Zuschüsse an die Länder im Haushaltsjahr 2005?

Die Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP trat am 1. Juni 2005 in Kraft. Der Experten-Beirat, der die Bewilligungsbehörde bei der Bewertung und Auswahl der förderwürdigen Projekte be-

rät, hat sich in seiner Sitzung erst Ende Juni 2005 konstituiert. Neu beantragte Projekte konnten insoweit erst nach Prüfung, Bewertung und positivem Votum des Beirats bewilligt werden.

64. Inwiefern hält die Bundesregierung eine Stiftung FahrRad für ein geeignetes Mittel für eine sachbezogene, dauerhafte und institutionalisierte Finanzierung des Radverkehrs als Instrument zur Umsetzung des NRVP?

65. In welchem Maße plant die Bundesregierung eine Beteiligung des Bundes an einer solchen Stiftung FahrRad?

66. Welche zusätzlichen Mittel könnten durch eine solche Stiftung für die Förderung des Radverkehrs generiert werden?

67. Welche Alternativen zu einer Stiftung FahrRad sieht die Bundesregierung?

Die Fragen 64 bis 67 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Bundesregierung gewährleisten die vorhandenen Arbeitsstrukturen im BMVBS und die Gremien „Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr“ und „Beirat Radverkehr“ eine sachkundige und dauerhafte Umsetzung des NRVP auf Bundesebene. Die Gründung einer Stiftung FahrRad ist daher aus Bundessicht nicht erforderlich.

68. Welche Ausgaben tätigen die Kommunen für den Radverkehr?

Dazu liegt der Bundesregierung kein umfassendes und belastbares Zahlenmaterial vor. Eine radverkehrsbezogene Kostenrechnung findet in der Regel nur bei isolierten Radverkehrsmaßnahmen statt. Üblicherweise sind die Ausgaben für den Radverkehr in den jeweiligen Projektkosten, z. B. für Straßenbau, Stadtentwicklung oder Tourismus, enthalten. Auch im Zusammenhang mit den von den Ländern geförderten Radverkehrsprojekten der Kommunen und der Führung entsprechender Statistiken wird in der Regel der Eigenanteil der Kommunen nicht separat ausgewiesen.

69. Welche Ausgaben tätigen die Kommunen für den Straßenverkehr ohne Radverkehr?

Es wird auf die Antwort zu Frage 68 verwiesen.

Rechtsrahmen

70. Welches Verfahren zur Festschreibung technischer Anforderungen an Fahrräder und Fahrradanhänger favorisiert die Bundesregierung, nachdem der Bundesrat die Fahrrad-Ausrüstungs-Verordnung am 7. April 2006 abgelehnt hat?

Die vorhandenen Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) über Einrichtungen für Schallzeichen (§ 64a), Bremsen (§ 65) und Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern (§ 67) bleiben unverändert weiterhin wirksam.

Eine eigene Fahrradausrüstungsverordnung wird nicht mehr angestrebt. Die Bundesregierung beabsichtigt, unbedingt erforderliche Ergänzungen technischer Anforderungen an Fahrräder und Fahrradanhänger nach vorhergehender Abstimmung mit den Ländern durch eine Änderung der StVZO in Kraft zu setzen.

71. Welche Probleme sieht die Bundesregierung in der bundesweit uneinheitlich und nicht verbindlich geregelten Beschilderung für den Radverkehr bei nicht in der StVO geregelten Schildern?

72. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass an eine Radverkehrsbeschilderung andere Anforderungen als an eine Beschilderung für den Kfz-Verkehr gestellt werden?

    Wenn ja, welche?

73. Wie steht die Bundesregierung zu einer bundesweit einheitlichen und verbindlichen Regelung der touristischen Radverkehrsbeschilderung in der StVO, insbesondere wegen der Verpflichtung der Baulastträger zum Erhalt der Beschilderung?

74. Wie steht die Bundesregierung zu einer bundesweit einheitlichen und verbindlichen Regelung der Radverkehrsbeschilderung in der StVO, insbesondere hinsichtlich Größe und Lesbarkeit der Beschilderung?

Die Fragen 71 bis 74 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Generell dient die wegweisende Beschilderung der geografischen Orientierung im Straßennetz. Insbesondere ist es ihre Aufgabe

– die richtige Wegfindung zu einem Ziel zu erleichtern,
– die Ortsbestimmung zu ermöglichen und
– die Verteilung des Verkehrs im Straßennetz und innerhalb von Teilnetzen sicherzustellen.

Diese Aufgaben werden durch die systematische Anordnung von Richtzeichen nach § 42 Straßenverkehrsordnung (StVO), durch die Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000) sowie für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA 2000) für die Gesamtheit aller Verkehrsteilnehmer erfüllt.

Das vorgenannte System hat eine erhebliche Bedeutung für die Verkehrssicherheit, da durch frühzeitige Hinweise Fahrentscheidungen getroffen werden können, sodass verkehrsgefährdende Fahrmanöver, wie starkes Bremsen und abrupte Fahrstreifenwechsel, vermieden werden können. Die Wegweisung ist damit ein zentraler Bestandteil der straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr.

Soweit Verkehrsleitsysteme außerhalb dieser gefahrenabwehrenden Zweckbestimmung eingesetzt werden (z. B. touristische Leitsysteme nur für Fußgänger oder Radverkehr) ist eine Harmonisierung unter dem Aspekt des Straßenverkehrsrechts nicht erforderlich.

Der Bundesregierung sind auch keine straßenverkehrsrechtlichen Probleme bekannt, die sich aus einer fehlenden Harmonisierung derartiger Leitsysteme ergeben. Vielmehr gestattet die derzeitige Rechtslage die wegweisende Beschilderung von Radwegen durch nichtamtliche Verkehrszeichen, ohne an die strengen Anordnungsvoraussetzungen der StVO gebunden zu sein. Hierdurch können örtlich optimal angepasste Lösungen zur Förderung des Radtourismus entwickelt werden, die auch auf die spezifischen Bedürfnisse des Radverkehrs

eingehen (z. B. Einbeziehung verkehrlich unbedeutender Wirtschaftswege oder touristisch besonders attraktiver Radwanderstrecken, Hinweise auf die Eignung der Infrastruktur für den Radverkehr).

Soweit jedoch eine Harmonisierung wegweisender Beschilderung für Radwege z. B. zur Förderung des Tourismus angestrebt wird, ist auf das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ hinzuweisen, das im Jahr 1998 von der FGSV herausgegeben wurde. Dieses Merkblatt enthält ein in sich geschlossenes Wegweisungssystem speziell für den Radverkehr. Das BMVBS hat den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder die Anwendung dieses Merkblattes empfohlen.

Zwischenzeitlich haben mehrere Bundesländer (z. B.: Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz) dieses Beschilderungssystem durch ländereigene Regelwerke übernommen. Auch unter dem Aspekt der Entbürokratisierung ist damit ein Tätigwerden der Bundesregierung nicht erforderlich.

75. Welche Änderungen im Planungsrecht (Raumordnungs-, Planungs- und Baugesetze sowie alle Straßen- und Wegegesetze, die dazugehörigen Durchführungsbestimmungen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften) wurden seit Aufstellung des NRVP umgesetzt?

Das Raumordnungsgesetz des Bundes wurde zuletzt in größerem Umfang durch das EAG Bau vom 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359) geändert. Gegenstand dieser Novellierung war die Schaffung rahmenrechtlicher Bestimmungen zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung.

Im Verkehrsbereich wurden seit dem Jahr 2002 folgende Änderungen vorgenommen:

– Mit dem fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 11. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4015) erfolgte eine Änderung des § 17 Abs. 5 Satz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Hier wurde die Zuständigkeit der Obersten Landesstraßenbaubehörden ergänzt, damit diese die Plangenehmigungen auch nach § 17 Abs. 1b FStrG erteilen können.

– Die „Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz“ (Planfeststellungsrichtlinien – PlafeR) wurden 2002 überarbeitet. Berücksichtigt wurden insbesondere Änderungen durch das neu gefasste Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 5. September 2001 (BGBl. I S. 2350 ff.) und durch das Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193 ff.).

– Änderungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes durch Gesetz vom 21. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3644) und Gesetz vom 22. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3691), mit denen im Wesentlichen Verlängerungen des Gesetzes vorgenommen wurden.

– Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz wurde durch das erst kürzlich in Kraft getretene Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz abgelöst. Mit diesem Gesetz erfolgte unter anderem eine mit den Belangen des Umweltschutzes vereinbare Vereinfachung und Beschleunigung der Planungsverfahren von Bundesfernstraßenvorhaben, um vorhandene Finanzierungsmittel effizient einsetzen, neues Kapital gewinnen und die Standortbedingungen in Deutschland verbessern zu können.

Zu Änderungen im Bauplanungsrecht des Bundes wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

76. Welche Änderungen im Planungsrecht hat sich Bundesregierung vorgenommen?

Als Folge der am 1. September 2006 in Kraft getretenen Förderalismusreform, durch die die Raumordnung in den Katalog der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz überführt und der Kompetenztypus der Rahmengesetzgebung aufgegeben wurde, soll das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) neu kodifiziert werden.

77. Wie steht die Bundesregierung dazu, die Aufstellung von Bebauungsplänen an die Erstellung von Radverkehrskonzepten zu binden?

Den Belangen des Fahrradverkehrs kann planerisch umfassend Rechnung getragen werden (siehe auch Antwort zu Frage 75). Bebauungspläne dienen der Steuerung der baulichen und sonstigen Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde. Bauvorhaben sind zulässig, wenn sie den Festsetzungen im Bebauungsplan nicht widersprechen und die Erschließung – also der Anschluss der Baugrundstücke an das öffentliche Straßennetz, die Versorgung mit Elektrizität und Wasser und die Abwasserbeseitigung – gesichert ist (siehe § 30 BauGB). Den Gemeinden steht es darüber hinaus frei, im Rahmen der Ausübung ihres verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsrechts weiter gehende Radverkehrskonzepte zu erstellen. Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB).

78. Wie steht die Bundesregierung zur Aufhebung oder Lockerung der Radwegebenutzungspflicht?

Die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer ist eine prioritäre Zielsetzung des Straßenverkehrsrechts. Dies gilt insbesondere für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, zu denen auch die Radfahrerinnen und Radfahrer zählen. Daher hält die Bundesregierung in Übereinstimmung mit den Ländern die völlige Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht für vertretbar. Die Radwegebenutzungspflicht ergibt sich aus § 2 Abs. 4 Satz 2 Straßenverkehrs-Ordnung. Danach müssen Radfahrer Radwege benutzen, wenn die jeweilige Fahrtrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet ist.

Die Benutzungspflicht ist aber auf die Fälle zu beschränken, in denen die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf ihre Anordnung tatsächlich zwingend erforderlich machen. Dies ist insbesondere der Fall auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h und auf Vorfahrtstraßen innerhalb geschlossener Ortschaften, auf denen Höchstgeschwindigkeiten bis zu 50 km/h (teilweise 70 km/h) zulässig sind und das Verkehrsaufkommen überdurchschnittlich hoch ist. Erfahrungsgemäß steigt mit dem Verkehrsaufkommen und der Fahrgeschwindigkeit auch das Unfallrisiko.

So stellt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Abschlussbericht des Forschungsvorhabens „Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen“ (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 9, November 1993) fest, dass die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer Kfz-Verkehrsbelastung von über 20 000 Kfz/Tag oder auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h getrennt vom Kfz-Verkehr erfolgen sollte.

Niedrigere Belastungswerte sind in Ansatz zu bringen auf Straßen mit einer starken Frequentierung durch den Schwerlastverkehr (etwa mehr als 1 000 Kfz/Tag) und auf Strecken, die aufgrund einer dominierenden Verbindungsfunktion in starkem Maße ortsfremde Durchgangsverkehre aufweisen.

Ausgehend von diesen Erkenntnissen wurde bereits durch die 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690) Rechnung getragen, mit der die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege in Tempo-30-Zonen ausgeschlossen wurde, da es dort wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von vornherein keiner Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr bedarf.

Ziel ist es, die Radwegebenutzung zukünftig als einen Sonderfall zu behandeln, der nur noch für die Fälle gilt, in denen eine Entmischung des Verkehrs aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist. Die Radewegebenutzungspflicht ergibt sich dann aus der Anordnung der entsprechenden Verkehrszeichen. Diese Entwicklung stellt bereits eine Lockerung gegenüber der bis 1997 geltenden allgemeinen Radwegebenutzungspflicht dar.

79. In welchen Fällen ist es nicht zwingend notwendig, eine stillgelegte Bahntrasse zu entwidmen, um einen Radweg anzulegen?

Wenn ein Grundstück, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, einer anderen Nutzung zugeführt werden soll, ist hierfür eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erforderlich. Danach stellt die zuständige Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Berechtigten die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur nicht mehr zu erwarten ist. Solange eine solche Freistellung nicht erfolgt ist, besteht – auch nach Stilllegung der Bahnstrecke – die eisenbahnrechtliche Fachplanung weiter, mit der Folge, dass ein öffentliches Zugänglichmachen der Bahntrasse durch eine Widmung als Radweg nicht möglich ist. Vor dem Anlegen eines Radweges ist somit der Erlass eines Freistellungsbescheides gemäß § 23 AEG zu beantragen. Selbst wenn der Ausnahmefall der „Funktionslosigkeit“ der betroffenen Flächen vorliegen sollte, ist aus Gründen der Rechtsklarheit ein förmlicher Bescheid durch die Planfeststellungsbehörde zu erlassen.

Das Anlegen eines Radweges auf einer stillgelegten Bahntrasse ohne vorherigen Erlass eines Freistellungsbescheides kommt daher nicht in Betracht.

Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit

80. Wie hat sich die Zahl der tödlich verunglückten, der schwer und der leicht verletzten Radfahrer in den letzten zehn Jahren entwickelt?

81. Welchen Anteil hatten Kinder und Jugendliche an diesen Zahlen?

Die Fragen 80 und 81 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zahl der tödlich verunglückten und der schwer verletzten Radfahrer nimmt seit Mitte der 90er Jahre, mit leichten Schwankungen in der Tendenz, weiterhin ab. Bei der Zahl der leicht verletzten Radfahrer ist seit Mitte der 90er Jahre ein Anstieg festzustellen. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen an diesen Zahlen hat sich in den letzten 10 Jahren wie folgt entwickelt:

Verunglückte Radfahrer (tödlich, schwer und leicht verletzt) in Deutschland, 1996 bis 2005

Jahr	Tödlich verunglückte Radfahrer		Schwerverletzte Radfahrer		Leichtverletzte Radfahrer	
	insgesamt	Anteil [%] Kinder und Jugendliche	insgesamt	Anteil [%] Kinder und Jugendliche	insgesamt	Anteil [%] Kinder und Jugendliche
1996	594	16,8	15 747	31,3	49 647	34,5
1997	679	13,3	17 112	30,8	54 876	33,9
1998	637	14,4	15 624	28,0	52 053	32,5
1999	662	16,0	16 740	28,0	58 294	32,7
2000	659	12,9	15 586	25,3	57 152	30,3
2001	635	13,1	14 741	23,4	56 338	28,4
2002	583	11,3	14 025	22,9	56 138	28,3
2003	616	11,4	14 799	21,8	60 860	27,5
2004	475	8,0	14 006	21,1	59 156	27,5
2005	575	11,0	14 648	20,7	63 211	26,6
Veränderung 2005 zu 1996	**– 19**	**– 5,9**	**– 1 099**	**– 10,7**	**13 564**	**– 7,9**

Quelle: Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle Zeitreihen 2005.

82. Welche überprüfbaren qualitativen und quantitativen Ziele setzt sich die Bundesregierung bei der Senkung der absoluten Zahl der Unfallopfer unter den Fahrradfahrenden?

Das BMVBS hat in seinem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr Mittel und Wege aufgezeigt, Menschenleben durch Unfallvermeidung zu schützen, Unfallfolgen zu lindern und volkswirtschaftlichen Schaden als Folge von Straßenverkehrsunfällen nachhaltig zu vermindern. Ziel des Programms ist die Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit bei wachsender Mobilität. Mit Hilfe des Unfallverhütungsberichts wird die Umsetzung des Programms geplant und gesteuert. Auf dieser Basis erzielt die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland seit Jahren deutliche Erfolge.

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist die größtmögliche Reduzierung der Unfallzahlen. Dass dies die richtige Politik ist, zeigt die Darstellung der Unfallentwicklung 2006 der BASt mit z. B. 20 Prozent weniger getöteten Kindern, 10 Prozent weniger getöteten Radfahrern und jungen Fahrern.

83. Wird die von der EU geforderte Halbierung der Verkehrstoten bis 2010 von der Bundesregierung auch für den Bereich der tödlich verunglückten Fahrradfahrer angestrebt?

Die EU hat in ihrem aktuellen „Road Safety Action Programme“ im Juni 2003 die Reduktion der Anzahl der Getöteten um 50 Prozent bis zum Jahre 2010 als Ziel für ganz Europa vorgegeben. Das Ziel der Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union wird von der Bundesregierung unterstützt. Deutschland leistet durch eine pragmatische und erfolg-

reiche Verkehrssicherheitsarbeit seinen Beitrag hierzu und trägt mit den bisher national erzielten Unfallreduktionen wesentlich zum Erreichen des europäischen Reduktionsziels bei. Als eines von wenigen Ländern in Europa ist Deutschland auf dem besten Weg, die hohen Zielvorgaben, die sich die Europäische Kommission gesetzt hat, annähernd zu erreichen.

84. Wie viele Todesfälle weniger gegenüber 2005 (auch in Prozent) würde die Erreichung dieses Ziels bedeuten?

Das Ziel gilt für die EU als Gesamtheit, nicht für ein einzelnes Mitgliedsland. Für Deutschland allein betrachtet würde dies eine Reduzierung um 245 Getötete (–42,7 Prozent) bedeuten.

85. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Verkehrsopferzahl außerorts, wo 44 Prozent aller Straßenverkehrsunfälle mit tödlicher Unfallfolge für Radfahrer sich ereignen?

Das Thema „Fahrradfahren außerorts“ wird in den verschiedenen Programmen/ Maßnahmen des BMVBS zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als ein Aspekt mitbehandelt (siehe auch Antwort zu Frage 97).

86. Welchen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Senkung der Verkehrsopferzahl in den Kommunen könnte eine generelle Tempo-30-Regelung mit Ausnahmen an Hauptverkehrsstraßen innerorts leisten?

Die BASt hat in ihrer Studie „Auswirkungen unterschiedlicher zulässiger Höchstgeschwindigkeiten auf städtischen Verkehrsstraßen“ aus dem Jahr 1999 (Bericht der BASt, Verkehrstechnik, Heft V 65) die Tendenz aufzeigen können, dass nach einer Unfallanalyse die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Strecken ohne bemerkenswerte Sicherheitsdefizite keine wesentliche Veränderung des Unfallgeschehens zeitigt. Speziell für Radfahrer konnte bei generell zu geringen Überholabständen keine Veränderung der Konfliktschwere mit anderen Verkehrsteilnehmern nachgewiesen werden.

87. Wie steht die Bundesregierung zu einer generellen Tempo-30-Regelung mit Ausnahmen an Hauptverkehrsstraßen innerorts?

Gemäß § 45 Abs. 1 Buchstabe c StVO können die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte und hohem Querungsbedarf Tempo-30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde anordnen. Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen) oder auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken. Damit stehen den zuständigen Länderbehörden alle Möglichkeiten offen, zum Schutz des Radverkehrs die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen auch flächenhaft zu begrenzen.

Einer Veränderung der Rechtslage bedarf es hier nach Auffassung der Bundesregierung nicht, da das bestehende rechtliche Instrumentarium geeignet ist, die Bedürfnisse des Radverkehrs einerseits und die Anforderungen des ÖPNV und des Wirtschaftsverkehrs an ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz andererseits in Einklang zu bringen.

88. Wie steht die Bundesregierung zu einer maßvollen Ausweitung der Kontrollintensität zur besseren Durchsetzung der bestehenden bzw. neu einzuführenden Geschwindigkeitsbeschränkungen?

Die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsvorschriften ist nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83, 84 GG) eine ausschließliche Angelegenheit der Länder. Diese erfüllen die Länder im Rahmen ihrer materiellen und personellen Ressourcen bereits heute auf hohem Niveau. Bund und Länder sind sich darin einig, dass eine weitere Steigerung der Effektivität dieser Kontrollen notwendig ist, wobei eine Orientierung einerseits an den örtlichen Gefahrenstellen und andererseits an den Hauptunfallursachen erfolgen soll. Dies hat die gemeinsame Konferenz der Verkehrsminister und -senatoren der Länder in der Sitzung am 22./23. November 2006 bekräftigt. Sie hat sich im Interesse der weiteren Verbesserung der Kontrollintensität außerdem dafür ausgesprochen, einen nationalen Verkehrsüberwachungsplan für die Maßnahmenfelder mit den höchsten Sicherheitspotentialen aufzustellen. Dies wird von der Bundesregierung unterstützt.

89. Wie steht die Bundesregierung zu einer schärferen Sanktionierung auch in Form temporärer Fahrverbote zur besseren Durchsetzung der bestehenden bzw. neu einzuführenden Geschwindigkeitsbeschränkungen?

Aus Sicht der Bundesregierung ist es erforderlich, die Geldbußen, insbesondere für schwere Verkehrsverstöße, die Hauptunfallursachen darstellen, differenziert anzuheben. Zu den Hauptunfallursachen gehört, wie bereits in der Antwort zu Frage 88 erwähnt, auch das Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit. Entsprechende gesetzgeberische Maßnahmen werden gegenwärtig gemeinsam mit den Verkehrsministern und -senatoren der Länder vorbereitet, die sich ebenfalls im Rahmen ihrer Sitzung am 22./23. November 2006 für die differenzierte Anhebung der Geldbußen ausgesprochen haben. Eine Erweiterung auch der Regelungen über Fahrverbote ist dabei nicht vorgesehen.

90. Welchen Beitrag leisten Fahrradhelme zur Verringerung der Unfallschwere bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen und bei Alleinunfällen von Radfahrern?

Unbestritten haben Fahrradhelme eine Schutzfunktion und leisten somit im Einzelfall einen erheblichen Beitrag zur Verringerung der Unfallschwere.

91. Wie steht die Bundesregierung zu einer generellen Fahrradhelmpflicht?

Die Bundesregierung setzt auf Aufklärung und Freiwilligkeit, da sie eine Fahrradhelmtragepflicht als Überreglementierung ansieht.

92. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung über den Beitrag zu einer erhöhten Verkehrssicherheit von abschnittsweise rot eingefärbten Radwegen in Konfliktbereichen vor?

Erfahrungen über die verkehrssichere Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten liegen der BASt vor (z. B.: „Verbesserung der Radverkehrsführung an Knoten“, Berichte der BASt, Unterreihe Verkehrstechnik, Heft V 124, 2006).

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die rechtzeitige und eindeutige Erkennbarkeit der Radverkehrsführung sowohl für den Radfahrer als auch für den Kraftfahrer zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Hierzu ist eine eindeutige Markierung der Radverkehrsführung erforderlich. Durch eine Roteinfärbung der für den Radverkehr vorgesehenen Verkehrsfläche kann die Erkennbarkeit unterstützt werden. Von erheblicher Bedeutung für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen ist jedoch die Gewährleistung guter Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Radfahrern.

93. Sind der Bundesregierung Studien bekannt, die belegen, dass straßenbegleitende Radwege erheblich höhere Unfallzahlen produzieren, als wenn der Radverkehr auf der Fahrbahn mitfährt?

Studien zur Bewertung der Verkehrssicherheit verschiedener Formen der Radverkehrsführung liegen der BASt vor, z. B.:

- „Einsatz von Angebotsstreifen“, Berichte der BASt, Unterreihe Verkehrstechnik, Heft V 74, 2000;
- „Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen“, Berichte der BASt, Unterreihe Verkehrstechnik, Heft V 37, 1997;
- „Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen“, Berichte der BASt, Unterreihe Verkehrstechnik, Heft V 9, 1993.

Eine pauschale Aussage zur Sicherheitsbewertung unterschiedlicher Radverkehrsführungsformen kann nicht getroffen werden. Welche Art der Radverkehrsführung aus Sicherheitserwägungen zu bevorzugen ist, hängt in hohem Maße von der Nutzung des Straßenraumes sowie von der verfügbaren Straßenraumbreite ab. In Straßen mit einer hohen Dichte an stark frequentierten Grundstückszufahrten sowie Einmündungen und Kreuzungen ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, bei ausreichendem Platzangebot durch einen Radfahrstreifen gesichert, zu bevorzugen. Dies gilt insbesondere, wenn die im Seitenraum verfügbare Fläche gering und das Fußgängeraufkommen hoch ist. Mit zunehmender Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs – insbesondere bei hohem Schwerverkehrsaufkommen – und geringerer Dichte stark frequentierter Grundstückszufahrten, Einmündungen und Kreuzungen ist die Führung des Radverkehrs auf Radwegen zu bevorzugen.

94. Welche Änderungen an Kraftfahrzeugen, die die Verkehrssicherheit für Radfahrer verbessern helfen, treibt die Bundesregierung voran?

Bereits 2001 hatte Deutschland zusammen mit den Niederlanden eine Initiative bei der Europäischen Kommission zur Novellierung der europäischen Vorschriften für Rückspiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht gestartet. Ergebnis war die Richtlinie 2003/97/EG mit verschärften Anforderungen für Rückspiegel. Hiernach müssen neu zugelassene Lkw über 3,5 t zulässiger Gesamtmasse ab Januar 2007 mit verbesserten Spiegeln ausgerüstet sein, durch die der gefürchtete „tote Winkel“ weitestgehend beseitigt wird.

Fahrzeuge, die bereits zugelassen sind, unterliegen jedoch nicht der Richtlinie 2003/97/EG. Diese dürften erst 2023 vollständig aus dem Verkehr gezogen sein. Auf Drängen der Bundesregierung hat daher die Europäische Kommission im Oktober 2006 einen Richtlinienvorschlag zur Nachrüstung von Altfahrzeugen vorgelegt. Ziel der Richtlinie ist, das indirekte Sichtfeld bereits zugelassener schwerer Lkw über 3,5 t zu verbessern. Schätzungen zufolge kann die vorge-

schlagene Maßnahme rund 1 200 Menschenleben retten. Am 12. Dezember 2006 hat der Verkehrsministerrat der EU diesen Vorschlag mit einzelnen Modifizierungen bestätigt. Nun muss noch das Europäische Parlament der Richtlinie zustimmen. Die Bundesregierung wird sich während ihrer Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 intensiv um eine Verabschiedung der Richtlinie einsetzen.

Die Richtlinie sieht vor, dass alle europäischen Lkw über 3,5 t, die ab dem 1. Januar 2000 zugelassen wurden, spätestens ab 2010 mit einem Weitwinkelspiegel und einem Nahbereichsspiegel ausgerüstet werden sollen.

Die Bundesregierung will die Verpflichtung zur Nachrüstung schnellstmöglich wirksam werden lassen, zumal deutsche Hersteller bereits seit Ende 2004 neue Lkw freiwillig mit diesen Spiegeln ausrüsten. Entsprechende Spiegel zur Nachrüstung werden ebenfalls seit 2004 angeboten.

95. Inwiefern hält die Bundesregierung angesichts des Konfliktpotenzials zwischen Radfahrern und Kraftfahrern die Berücksichtigung des Radverkehrs in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung für angemessen?

Für Kraftfahrer ist der Themenbereich Radfahrer ein wichtiger Ausbildungsschwerpunkt in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung sowie Prüfungsstoff bei der abzulegenden theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

96. In welcher Höhe fördert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Verkehrssicherheitsarbeit von Verbänden, z. B. vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und von der Deutschen Verkehrswacht?

Zur Förderung einzelner Projekte des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. und seiner Mitglieder, wie z. B. der Deutschen Verkehrswacht, sind im Bundeshaushaltsplan 2007 (Kapitel 12 02, Titel 686 07 Ziffer 1) Mittel in Höhe von 5 634 000 Euro ausgewiesen.

97. Welche Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrern wurden seit Beschluss des NRVP umgesetzt?

Das Thema „Fahrrad“ ist Bestandteil vieler Projekte, da es aus Sicht des BMVBS wenig Sinn macht, z. B. im Programm „Kind und Verkehr“ isoliert Fahrradsicherheit zu behandeln und andere Themen wie „Richtiges überqueren der Fahrbahn“ etc. auszuklammern und gesondert zu behandeln. Gleiches gilt für das Programm „Senioren“. So ist beispielsweise in der Broschüre „Käpt’n Blaubär“ und der dazu gehörenden DVD Fahrradsicherheit nur ein Thema, da diese nur ein Aspekt der Verkehrssicherheit ist. Daneben veranstaltet die Deutsche Verkehrswacht im Auftrag des BMVBS sogenannte Fahrradwochen, die gezielt „alles um’s Fahrrad“ zum Inhalt haben. In 2005 wurde die Aktion der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS NRW) „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“, die in Innenstädten und Einkaufszentren auf die Risiken des Radfahrens ohne Licht aufmerksam machte, als bundesweite Wanderausstellung gefördert. In 2006/2007 wird ein bundesweiter „Beleuchtungscheck“ des ADFC gefördert. Weitere Projekte sind geplant.

98. Wie viel Geld haben diese Projekte pro Jahr gekostet und welchen Anteil hatten sie damit an den Ausgaben für die Verkehrssicherheitsarbeit?

Die bei Frage 97 genannten Projekte werden seit vielen Jahren, schon vor Beschluss des NRVP, durchgeführt. Eine pekuniäre Benennung ist nicht möglich, da Fahrradsicherheit in weiten Bereichen Bestandteil weiter gefasster Programme/Projekte ist und ein „Herausrechnen“ des Fahrradanteils an den Kosten nicht möglich ist.

99. Gibt es eine Evaluierung des Erfolgs von spezifischen Verkehrssicherheitskampagnen?

Wenn ja, in welcher Weise wird der Erfolg gemessen?

Nein.

Forschungs- und Projektaktivitäten

100. Welche Forschungs- und Projektaktivitäten entwickelt der Bund im Bereich des Radverkehrs?

Im Rahmen der Umsetzung des NRVP wurden aktuell in 2005/2006 folgende Forschungsvorhaben durchgeführt:

- „Rechtsexpertise – Erarbeitung von Vorschlägen zur Förderung des Radverkehrs im Rahmen und durch Anpassungen des Planungs-, Bau- und Straßenrechts“;
- „Förderfibel – Förderung des Radverkehrs durch eine Internet-gestützte Zusammenschau von Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten einschließlich Best-practice-Beispielen aus den Bundesländern“;
- „Leitfaden zur Koordinierung grenzüberschreitender und Baulast übergreifender Infrastrukturprojekte für den Radverkehr“;
- „Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Gründung einer Stiftung FahrRad“ und
- „D-Routennetz: Analyse und Perspektiven des deutschlandweiten Radfernwegenetzes“.

In 2007 hat das Forschungsvorhaben „Kosten-Nutzen-Analyse zur Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen“ begonnen.

Ein Überblick über die Forschungsarbeiten des Bundes zum Radverkehr seit Mitte der 90er Jahre kann der Anlage 4 entnommen werden.

101. Welche innovativen Mobilitätskonzepte mit Bezug zum Radverkehr hat der Bund bisher gefördert oder plant er zu fördern?

Ein Überblick über die vom Bund geförderten Mobilitätskonzepte mit Bezug zum Radverkehr kann der Anlage 5 entnommen werden.

102. Wo sieht die Bundesregierung in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahren noch Forschungsbedarf?

Die Bundesregierung sieht in den kommenden Jahren Forschungsbedarf hinsichtlich der Themenschwerpunkte Bedeutung des Radverkehrs bei der gesundheitlichen Prävention; Radverkehrsförderung als Beitrag zu einer nachhaltigen integrierten Stadtentwicklung; Radverkehr als Beitrag zur Umweltentlastung sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern. Bei der Bearbeitung dieser Themenfelder soll auch die ressortübergreifende Zusammenarbeit gestärkt werden.

Öffentlicher Dialog

103. Wann ist mit der Vorlage des bereits für 2005 angekündigten Zweiten Fahrradberichts der Bundesregierung Radverkehrsplan zu rechnen?

Der Zweite Fahrradbericht der Bundesregierung wird nach derzeitiger Planung im Sommer 2007 dem Bundestag vorgelegt.

104. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkung autofreier Erlebnistage, bei denen viel befahrene Bundes- oder Landesstraßen für den Autoverkehr gesperrt werden, zur Verbesserung des Images des Radverkehrs?

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich alle Maßnahmen, die einer sozialverträglichen Gestaltung des Verkehrs dienen. Daher befürwortet sie auch Werbeaktionen, die der verstärkten Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad dienen.

Streckensperrungen auf Grund außerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr liegender Ziele lehnt sie hingegen ab.

105. An welchen autofreien Erlebnistagen hat sich der Bund beteiligt?

Die Durchführung autofreier Erlebnistage liegt in der Kompetenz der Städte und Gemeinden. Der Bund hat in dieser Frage keine Zuständigkeit, sodass eine Beteiligung des Bundes nicht geboten ist.

106. Wie steht die Bundesregierung zur Ausrichtung eines bundesweiten Wettbewerbs „Fahrradfreundliche Stadt“?

In einzelnen Bundesländern, wie z. B. in Niedersachsen, gibt es bereits entsprechende Wettbewerbe. In Nordrhein-Westfalen können sich fahrradfreundliche Städte um die Aufnahme in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden AGSF“ bewerben. Fahrradfreundliche Städte bewerben sich außerdem regelmäßig bei dem vom BMVBS geförderten bundesweiten Wettbewerb „best for bike“ und werden als „Praxisbeispiele“ im Fahrradportal www.nrvp.de vorgestellt.

107. Wie hoch ist die Nutzung der Internetplattform zum Nationalen Radverkehrsplan?

Die Internetplattform www.nrvp.de wurde im September 2004 freigeschaltet. In diesem Monat wurde die Seite 8 643 Mal aufgerufen. Im September 2005 waren es 16 596 Aufrufe; im September 2006 58 874 und im Januar 2007 76 000 Aufrufe. Seit der Einrichtung im Herbst 2004 wird das Fahrradportal laufend erweitert und aktualisiert (siehe nachstehende Tabelle).

	Dezember 2004	Dezember 2005	März 2006	Oktober 2006
Termine	25	98	120	160
Neuigkeiten (Pressemitteilungen)	29	259	342	554
Datensätze Praxisbeispiele	–	18	30	57
Anzahl Links	163	197	201	204
Datensätze Literaturdatenbank	16	209	313	554
Anzahl Gremiennutzer	82	110	111	114
Anzahl Abonnenten „Fahrradportal-News“	–	398	481	665

108. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung bei Ihrer Öffentlichkeitsarbeit, um mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen?

Die Vorzüge des Radfahrens werden von der Bundesregierung kontinuierlich im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit dargestellt. Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 47.

109. Hält die Bundesregierung die Finanzierung einer breit angelegten mehrjährigen Image- und Sicherheitskampagne aus den bestehenden Mitteln für die Verkehrssicherheitsarbeit für sinnvoll?

Wenn nein, warum nicht?

Ja.

Anlage 1

Ausgabe: Oktober 2006

Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2006

Tabelle 4a: Länge der mit Radwegen versehenen Bundesstraßen - in km

Land	Radwegetyp[1)]	freie Strecke			Ortsdurchfahrten						insgesamt		
					in Hauptbaulast			in Gemeindebaulast					
		einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle
1	2	3a	3b	3c	4a	4b	4c	5a	5b	5c	6a	6b	6c
Baden-Württemberg	a	34	21	55	27	18	45	2	0	2	63	39	102
	b	377	22	399	82	28	110	1	0	1	460	50	510
	c	5	17	22	1	0	1	0	0	0	6	17	23
Bayern	a	35	2	37	18	26	44	27	85	112	80	113	193
	b	1 109	47	1 156	172	44	216	36	43	79	1 317	134	1 451
	c	771	75	846	33	1	34	3	0	3	807	76	883
Berlin	a	1	7	8	0	0	0	22	77	99	23	84	107
	b	7	4	11	0	0	0	7	1	8	14	5	19
	c	0	0	0	0	0	0	3	2	5	3	2	5
Brandenburg	a	48	4	52	48	49	97	23	27	50	119	80	199
	b	353	9	362	68	31	99	51	33	84	472	73	545
	c	4	1	5	2	2	4	0	0	0	6	3	9
Bremen	a	4	4	8	0	0	0	3	13	16	7	17	24
	b	0	1	1	0	0	0	1	1	2	1	2	3
	c	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1
Hamburg	a	3	3	6	0	0	0	11	63	74	14	66	80
	b	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	c	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hessen	a	16	4	20	16	15	31	7	22	29	39	41	80
	b	324	20	344	42	9	51	3	4	7	369	33	402
	c	44	224	268	9	21	30	2	2	4	55	247	302
Mecklenburg-Vorpommern	a	179	6	185	61	29	90	3	1	4	243	36	279
	b	233	12	245	114	32	146	1	2	3	348	46	394
	c	15	5	20	11	1	12	2	0	2	28	6	34
Niedersachsen	a	433	16	449	88	53	141	4	18	22	525	87	612
	b	1 914	183	2 097	200	74	274	4	9	13	2 118	266	2 384
	c	21	98	119	4	17	21	0	0	0	25	115	140
Nordrhein-Westfalen	a	26	17	43	39	87	126	27	41	68	92	145	237
	b	1 123	196	1 319	104	70	174	31	30	61	1 258	296	1 554
	c	131	894	1 025	18	42	60	2	4	6	151	940	1 091
Rheinland-Pfalz	a	6	0	6	0	0	0	1	1	2	7	1	8
	b	386	24	410	42	11	53	6	2	8	434	37	471
	c	108	47	155	3	7	10	1	0	1	112	54	166
Saarland	a	3	0	3	2	3	5	0	0	0	5	3	8
	b	35	11	46	14	8	22	0	2	2	49	21	70
	c	15	24	39	4	4	8	0	0	0	19	28	47
Sachsen	a	93	0	93	50	23	73	10	29	39	153	52	205
	b	120	1	121	52	20	72	37	23	60	209	44	253
	c	24	0	24	4	0	4	3	0	3	31	0	31
Sachsen-Anhalt	a	193	4	197	13	16	29	3	0	3	209	20	229
	b	134	4	138	139	39	178	3	0	3	276	43	319
	c	20	1	21	9	0	9	0	0	0	29	1	30
Schleswig-Holstein	a	6	1	7	21	36	57	5	16	21	32	53	85
	b	867	35	902	102	76	178	2	1	3	971	112	1 083
	c	31	88	119	12	3	15	1	0	1	44	91	135
Thüringen	a	11	0	11	14	5	19	0	0	0	25	5	30
	b	55	4	59	60	11	71	2	0	2	117	15	132
	c	25	3	28	10	0	10	0	0	0	35	3	38
Bundesgebiet	a	**1 091**	**89**	**1 180**	**397**	**360**	**757**	**148**	**393**	**541**	**1 636**	**842**	**2 478**
	b	**7 037**	**573**	**7 610**	**1 191**	**453**	**1 644**	**185**	**151**	**336**	**8 413**	**1 177**	**9 590**
	c	**1 214**	**1 477**	**2 691**	**120**	**98**	**218**	**17**	**9**	**26**	**1 351**	**1 584**	**2 935**

Erläuterungen:

1) a) Radwege
b) Radwege, die auch vom Fußgänger mitbenutzt werden
c) Mehrzweckstreifen, die auch vom Radfahrer mitbenutzt werden

Ausgabe: Oktober 2006

Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2006

Tabelle 4b: Länge der mit Radwegen versehenen Landesstraßen[1)] - in km

Land	Rad-wege-typ[1)]	freie Strecke			Ortsdurchfahrten in Hauptbaulast			Ortsdurchfahrten in Gemeindebaulast			insgesamt		
		einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle
1	2	3a	3b	3c	4a	4b	4c	5a	5b	5c	6a	6b	6c
Baden-Württemberg	a	62	7	69	16	11	27	13	10	23	91	28	119
	b	762	34	796	108	21	129	26	6	32	896	61	957
	c	1	2	3	0	0	0	0	0	0	1	2	3
Bayern	a	10	7	17	3	7	10	27	52	79	40	66	106
	b	1 290	24	1 314	211	56	267	94	37	131	1 595	117	1 712
	c	602	37	639	43	1	44	17	0	17	662	38	700
Brandenburg	a	39	2	41	67	53	120	19	11	30	125	66	191
	b	290	3	293	74	18	92	69	17	86	433	38	471
	c	2	1	3	2	1	3	0	0	0	4	2	6
Hessen	a	24	7	31	13	10	23	19	20	39	56	37	93
	b	428	21	449	45	5	50	8	3	11	481	29	510
	c	15	72	87	5	10	15	4	6	10	24	88	112
Mecklenburg-Vorpommern	a	156	1	157	94	22	116	1	0	1	251	23	274
	b	179	2	181	109	19	128	2	1	3	290	22	312
	c	4	0	4	3	0	3	0	0	0	7	0	7
Nieder-sachsen	a	884	22	906	218	113	331	8	41	49	1 110	176	1 286
	b	2 360	94	2 454	487	118	605	25	16	41	2 872	228	3 100
	c	1	5	6	1	6	7	1	2	3	3	13	16
Nordrhein-Westfalen	a	55	57	112	58	150	208	69	148	217	182	355	537
	b	2 683	336	3 019	202	103	305	97	46	143	2 982	485	3 467
	c	83	980	1 063	16	44	60	4	27	31	103	1 051	1 154
Rheinland-Pfalz	a	6	0	6	4	0	4	2	2	4	12	2	14
	b	398	10	408	40	17	57	5	3	8	443	30	473
	c	20	1	21	0	0	0	0	0	0	20	1	21
Saarland	a	4	7	11	8	8	16	0	0	0	12	15	27
	b	102	19	121	23	9	32	0	0	0	125	28	153
	c	19	17	36	18	12	30	0	0	0	37	29	66
Sachsen	a	86	0	86	28	6	34	19	12	31	133	18	151
	b	83	0	83	35	6	41	52	11	63	170	17	187
	c	6	2	6	1	4	5	3	5	8	10	11	21
Sachsen-Anhalt	a	118	0	118	24	1	25	0	0	0	142	1	143
	b	103	3	106	135	26	161	2	0	2	240	29	269
	c	22	0	22	3	0	3	0	0	0	25	0	25
Schleswig-Holstein	a	5	1	6	25	13	38	24	39	63	54	53	107
	b	1 486	22	1 508	365	93	458	30	16	46	1 881	131	2 012
	c	15	1	16	3	0	3	7	2	9	25	3	28
Thüringen	a	16	1	17	10	0	10	1	0	1	27	1	28
	b	62	0	62	42	5	47	3	0	3	107	5	112
	c	4	0	4	1	0	1	0	0	0	5	0	5
Bundesgebiet	a	**1 426**	**110**	**1 536**	**501**	**341**	**842**	**183**	**324**	**507**	**2 110**	**775**	**2 885**
	b	**9 936**	**565**	**10 501**	**1 802**	**478**	**2 280**	**344**	**139**	**483**	**12 082**	**1 182**	**13 264**
	c	**792**	**1 117**	**1 907**	**94**	**77**	**171**	**36**	**42**	**78**	**922**	**1 236**	**2 158**

Erläuterungen:
1) a) Radwege
b) Radwege, die auch vom Fußgänger mitbenutzt werden
c) Mehrzweckstreifen, die auch vom Radfahrer mitbenutzt werden

Ausgabe: Oktober 2006

Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2006

Tabelle 4c: Länge der mit Radwegen versehenen Kreisstraßen - in km

Land	Rad-wege-typ[1]	freie Strecke			Ortsdurchfahrten						insgesamt		
					in Hauptbaulast			in Gemeindebaulast					
		einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle
1	2	3a	3b	3c	4a	4b	4c	5a	5b	5c	6a	6b	6c
Baden-Württemberg	a	30	3	33	7	6	13	2	10	13	40	19	59
	b	687	59	745	94	25	119	19	14	33	800	98	897
	c	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bayern	a	23	0	23	3	3	6	19	16	35	45	19	64
	b	1 482	17	1 499	154	18	172	81	37	118	1 717	72	1 789
	c	66	11	77	3	0	3	1	0	1	70	11	81
Brandenburg	a	94	0	94	17	5	22	1	3	4	112	8	120
	b	94	1	95	12	0	12	29	4	33	135	5	140
	c	3	0	3	2	3	5	6	1	7	11	4	15
Hessen	a	13	3	16	6	3	9	16	16	32	35	22	57
	b	186	10	196	20	3	23	20	0	20	226	13	239
	c	5	20	25	3	2	5	2	2	4	10	24	34
Mecklenburg-Vorpommern	a	44	0	44	8	0	8	8	5	13	60	5	65
	b	194	0	194	51	2	53	35	1	36	280	3	283
	c	127	3	130	17	0	17	7	0	7	151	3	154
Nieder-sachsen	a	840	431	1 271	210	103	313	14	58	72	1 064	592	1 656
	b	3 008	159	3 167	816	67	883	70	41	111	3 894	267	4 161
	c	25	21	46	4	3	7	3	7	10	32	31	63
Nordrhein-Westfalen	a	42	10	52	40	45	85	11	18	29	93	73	166
	b	1 215	54	1 269	142	37	179	11	13	24	1 368	104	1 472
	c	14	82	96	7	20	27	3	3	6	24	105	129
Rheinland-Pfalz	a	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	2
	b	183	5	188	18	8	26	8	8	16	209	21	230
	c	14	2	16	0	0	0	0	0	0	14	2	16
Saarland	a	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1
	b	47	3	50	5	2	7	1	0	1	53	5	58
	c	16	12	28	7	4	11	1	0	1	24	16	40
Sachsen	a	54	1	55	8	0	8	5	1	6	67	2	69
	b	42	0	42	19	0	19	20	2	22	81	2	83
	c	2	1	3	0	0	0	2	1	3	4	2	6
Sachsen-Anhalt	a	51	0	51	13	6	19	2	9	11	66	15	81
	b	127	1	128	15	3	18	17	1	18	159	5	164
	c	4	0	4	3	2	5	15	3	18	22	5	27
Schleswig-Holstein	a	312	6	318	82	12	94	54	73	127	448	91	539
	b	677	4	681	215	11	226	27	4	31	919	19	938
	c	2	1	3	2	0	2	6	0	6	10	1	11
Thüringen	a	8	2	10	4	3	7	0	3	3	12	8	20
	b	9	2	11	5	2	7	18	4	22	32	8	40
	c	3	1	4	2	1	3	0	0	0	5	2	7
Bundesgebiet	**a**	**1 511**	**457**	**1 968**	**399**	**186**	**585**	**133**	**212**	**346**	**2 044**	**855**	**2 899**
	b	**7 951**	**315**	**8 265**	**1 566**	**178**	**1 744**	**356**	**129**	**485**	**9 873**	**622**	**10 494**
	c	**281**	**154**	**435**	**50**	**35**	**85**	**46**	**17**	**63**	**377**	**206**	**583**

Erläuterungen:

1) a) Radwege
b) Radwege, die auch vom Fußgänger mitbenutzt werden
c) Mehrzweckstreifen, die auch vom Radfahrer mitbenutzt werden

Anlage 2

„Übersicht über die Anzahl der Fahrradbeauftragten in den Kommunen und auf Länderebene“

Bundesland	FB auf Länderebene	FB auf Kommunalebene	Andere Organisationsformen
Baden-Württemberg	keine/r	1 FB in der Landeshauptstadt Stuttgart	Wahrnehmung fahrradspezifischer Aufgaben in Kommunen und beim Land
Schleswig-Holstein	1 FB im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr	6 FBe in den Kreisen und kreisfreien Städten und Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnern	Geschäftsstelle des „Fahrradforums“ im Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr; Koordinierungsstelle für den Radverkehr bei der Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TASH)
Berlin	1 FB (ehrenamtlich)	keine/r	-
Bremen	keine/r	keine/r	Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr in der Stadtgemeinde Bremen übernimmt die Koordination der Radverkehrsentwicklung; „Arbeitsgruppe Radverkehr“ übt weitgehend die Funktion eines FB aus; in Bremerhaven ist Stadtplanungsamt für die Radverkehrsentwicklung federführend zuständig.
Hessen	keine/r	Landesregierung nicht bekannt	-
Niedersachsen	1 FB im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Landesregierung nicht bekannt	-
Rheinland-Pfalz	keine Angaben	nicht bekannt	-
Thüringen	keine Angaben	FBe in 3 Städten	-

Bundesland	FB auf Länderebene	FB auf Kommunalebene	Andere Organisationsformen
Brandenburg	keine/r	keine/r	FBe im Landesbetrieb Straßenwesen, die Radverkehr als Annex-aufgabe wahrnehmen; Koordinierung der in den Landkreisen unterschiedlich angesiedelten Zuständigkeiten für den Radverkehr (z.B. im Wirtschaftsamt oder im Amt für Bauaufsicht) durch interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr unter Leitung des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung.
Mecklenburg-Vorpommern	je 1 FB in Landesplanungsbehörden (4)	In den Landkreisen (12) und kreisfreien Städten (6) nimmt jeweils eine Person die Aufgaben eines FB war. Je 1 FB in den Straßenbauverwaltungen (4)	-
Nordrhein-Westfalen	Landesregierung nicht bekannt	Landesregierung nicht bekannt	-
Sachsen	3 FB (1 FB je Regierungsbezirk)	jeweils mindestens 1 FB in den 22 Landkreisen	-
Sachsen-Anhalt	Landesregierung nicht bekannt	In 21 Landkreisen und 3 kreisfreien Städten teilweise Wahrnehmung der Radverkehrsbelange durch Fahrradbeauftragte	Zuständigkeit für Radverkehr in den Ministerien für Landwirtschaft und Umwelt, Wirtschaft und Arbeit sowie Landesentwicklung und Verkehr; letzteres hat im Rahmen der Erstellung des Landesverkehrsplans eine Koordinierungs- und Steuerungsfunktion.
Saarland	keine/r	2 FBe (davon 1 FB in der Landeshauptstadt Saarbrücken) gemäß Meldungen der abgefragten Kommunen	-
Bayern	keine/r	FBe bei verschiedenen Kommunen; keine statistischen Erhebungen verfügbar.	-
Hamburg	1 FB	-	-

Anlage 3

„Radverkehrskonzeptionen der Länder“

Bundesland	Art der Radverkehrskonzeption
Baden-Württemberg	- Radwegegrundnetz für den überörtlichen Freizeitverkehr, 1992 - Fahrradkonzept, 1993 - Generalverkehrsplan, 1995 (wird z.Zt. überarbeitet)
Schleswig-Holstein	- Radverkehrsnetz auf Grundlage des Programms „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“, 2004 (wird z.Zt. akualisiert)
Berlin	- Radverkehrsstrategie
Bremen	- Radverkehrskonzepte und Routenpläne für den Alltags- und Freizeitverkehr mit dem Fahrrad in den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven
Hessen	- Bauprogramme für Radwege an Bundes- und Landesstraßen
Niedersachsen	- Pilotanwendung für einen „Radwegeplan Niedersachsen“ im Bereich der Region Hannover, 2002
Rheinland-Pfalz	- Verankerung der großräumigen und regionalen Radverkehrsnetzplanung im fortgeschriebenen Großräumigen Radwegenetz
Thüringen	- Rahmenplanung für ein touristisches Radfernwegenetz seit Anfang der 1990er Jahre - Radverkehrskonzept für den Alltags- und Freizeitverkehr (Fertigstellung in 2007)
Brandenburg	- Bedarfslisten für außerörtliche Radwege an Bundes- und Landesstraßen, seit 2000
Mecklenburg-Vorpommern	Fehlanzeige
Nordrhein-Westfalen	- Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs, 1999
Sachsen	- Fahrradkonzeption 2005 - Landesverkehrsplan
Sachsen-Anhalt	- Erarbeitung eines Radverkehrsplans im Sept. 2006 beschlossen (Begleitung durch einen Aktionsplan „Pro Rad“ und eigene Internetplattform)
Hamburg	- Radverkehrsstrategie befindet sich in Vorbereitung (2007)
Saarland	- Touristisches Radwegenetz - Alltagstaugliches Radwegenetz
Bayern	- „Bayernnetz für Radler“ - Gesamtverkehrsplan Bayern

Anlage 4

„Forschungs- und Projektaktivitäten des Bundes im Bereich Radverkehr seit 1992“

Projekt	Forschungs-programm	Beginn – Ende Veröffentlichung
Entwicklung autoarmer Wohngebiete als Teil einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung am Beispiel der Stadt Pinneberg	FOPS 70.475/95	09/95 – 01/97
Freizeitverkehr mit SPNV und Fahrrad	FOPS 70.476/95	08/95 – 11/96
Erarbeitung einer Anleitung zur behindertengerechten Planung, Herrichtung und Ausstattung von Verkehrsmitteln und –anlagen, der Verkehrs- und Wanderwegeinfrastruktur sowie der Beherbergungsbetriebe und öffentlichen Einrichtungen (Teilprojekt 3)	FOPS 70.501/96	10/96 – 09.98
Potenziale für den Fahrradverkehr: Grundlagenuntersuchung zum Fahrradverkehr und Entwicklung eines einsatzreifen übertragbaren EDV-gestützten Planungsinstruments	FOPS 70.583/00	09/00 – 08/02
Koordination und Integration von Radwegen – auch Radfernwegen – in den Stadtverkehr; Demonstrationsvorhaben	FOPS 70.605/00	05/00 – 10/01
Teil 1: Erarbeitung eines Befragungsschemas zur Anfrage über die Förderpraxis der Länder und Kommunen zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen Teil 2: Durchführung und Auswertung der Umfrage	FOPS 70.643/01	04/01 - …
Fahrradfreundliches Regierungsviertel – Erhebung relevanter Bestandsdaten	FOPS 70.680/01	02/02 – 04/04
Kombinierte Mobilität durch Mobilitätsmanagement am Beispiel eines Naherholungsraumes sowie einer touristischen, ländlichen Region	FOPS 70.688/02	07/02 – 03/04
Chancen und Potenziale des nichtmotorisierten Individualverkehrs	FOPS 70.712/03	11/03 - 03/05 Fahrradportal BMVBS
Fahrradfreundliches Regierungsviertel – Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Teil II)	FOPS 70.730/03	06/03 – 12/04
Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung	FOPS 70.760.04	12/04 – 07/06
Bewertung der Attraktivität von Radverkehrsanlagen	FOPS 77.369/93	BAST, Heft V56 1998
Attraktivitätssteigerungen des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten zum ÖPNV	FOPS 77.384/94	Direkt, Heft 50, 1997
Autoarmes Wohnen und Arbeiten	FOPS 77.395/96	02/96 – 11/00
Chancen für automatische Fahrradparksysteme aus der Sicht der Entwicklung des Fahrrades als umweltfreundliches Individualverkehrsmittel	FOPS 77.397/96	1996 – 05/97
Radverkehrsführung an Haltestellen	FOPS 77.399/96	07/96 – 01/00 BASt, Heft V76

Projekt	**Forschungs-programm**	**Beginn – Ende Veröffentlichung**
Einsatzbereiche von Angebotsstreifen unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit und des Verkehrsablaufes	FOPS 77.400/96	08/96 – 11/98 BASt Heft V74
Bestimmung des Einflusses von Stadtgebietstypen auf die unabhängige Mobilität von Kindern und die Ausdehnung ihrer Lebensräume	FOPS 77.405/96	09/96 – 11/98 BASt, Heft M108 1999
Ermittlung von Grundlagen zur Feststellung von Bedarfswerten für Fahrradabstellplätze in Landesbauordnungen	FOPS 77.409/97	10/97 – 07/00 BASt Heft V79
Kenngrößen für Fußgänger und Fahrradverkehr	FOPS 77.414/96	12/96 – 05/99 BASt, Heft M109
Untersuchungen zur Qualität des Verkehrsablaufes auf Sonderfahrstreifen (in Busspuren) bei Mitbenutzung durch andere notwenige Verkehre	FOPS 77.423/98	01/99 – 11/03 BASt, Heft V89
Möglichkeiten zur Sicherung des Fahrgastwechsels an Straßenbahnhaltestellen mit Ein- und Ausstieg auf die Fahrbahn	FOPS 77.430/99	11/99 – 11/01 BASt, Heft V96
Nutzung von Inline-Skatern im Straßenverkehr	FOPS 77.433/99	09/99 BASt, Heft M135
Verkehrsqualität unterschiedlicher Verkehrsteilnehmerarten an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen	FOPS 77.434/99	12/99 – 06/02 BASt, Heft V100
Einfluss einer Steuerstrategie zur Beschleunigung von Nahverkehrsfahrzeugen auf Verlustzeiten im Rad- und Fußgängerverkehr an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage	FOPS 77.435/99	11/99 – 12/01 BASt, Heft V92
Bemessung von Radverkehrsanlagen unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten	FOPS 77.450/2000	08/00 – 12/02 BASt, Heft V103
Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten durch markierungstechnische Maßnahmen	FOPS 77.451/2000	08/00 – 03/05 BASt, Heft V 124
Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs-/Baurecht	FOPS 77.456/02	12/02 – 07/05
Dokumentation des Standes von Theorie, Wirkungsforschung und Praxis mit anschaulicher Aufbereitung in einem fahrradbezogenen Planungshandbuch	FOPS 77.462/01	10/01 – 04/04 BMVBW Reihe direkt
Anwendung von Sicherheitsaudits an Stadtstraßen	FOPS 77.470.02	10/02 – 10/04 BASt, Heft V126
Einbahnstraßen mit entgegen gerichtetem Radverkehr	BASt 95/96	11/98 – 01/01 BASt, Heft V83
Ältere Menschen als Radfahrer	BASt FA 2.8916	BASt, Heft M112
Sicherheit von Fahrradanhängern zum Personentransport	BASt, FA 1.9301	BASt, Heft F6
Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern	BASt, FA 1.9303	BASt, Heft F15
Verkehrssichere Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	BASt, FA 2.9119	BASt, Heft V37
Auswirkungen von schmalen befestigten Seitenstreifen auf Landstraßen auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit	BASt, FA 2.9325	Abgeschlossen

Projekt	**Forschungs-programm**	**Beginn – Ende Veröffentlichung**
Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit entgegen gerichtetem Fahrradverkehr	BASt, FA 2.9522	2002 BASt, Heft V 83
Roller fahren als Vorbereitung zu Rad fahren von Kindern im Vorschulalter	BASt, FA 2.9544	1999 Heft M 114
Betriebslasten an Fahrrädern	BASt, FA 2.9556	BASt, Heft F27
Ansätze zur Förderung des Helmtragens bei radfahrenden Kindern und Jugendlichen	BASt, FA 2.9709	2005 BASt, Heft M166
Maßnahmendokumentation zur Sicherung des Fahrradverkehrs	BASt, FA 82.139/97	12/98 – 06/00
Sicherheit des Transportes von Kindern auf Fahrrädern und Fahrradanhängern	BASt, FA 9.7520	BASt, Heft F25
Verkehrserziehung zum Fahrradfahren in der Sekundarstufe	BASt, 99/444	Abgeschlossen 2001 ZVS 4/2001, 1/2002
Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder	BASt, 82.138	BASt, Heft M139
Unfallrisiko, Konfliktpotenzial und Akzeptanz der Verkehrsregelungen von Fahrradfahrern	BASt, 82.0262	07/05 - ...
Gehwege mit Benutzungsmöglichkeit für Radfahrer	Gemeinsames FP von BMVBS/FGSV (GFP), FA 2.149	11/92 – 03/96 Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstech nik, Heft 737, 1997
Fußgänger- und Radverkehrsführung an Kreisverkehrsplätzen	GFP, FA 2.166	08/96 – 05/99 Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstech nik, Heft 793, 2000
Fußgänger und Radfahrer an Knotenpunkten außerhalb bebauter Gebiete	GFP, FA 2.179	01/98 – 1/01
Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege	BMVBW, Experimenteller Wohnungs- und Städtebau	BBR, Ne. 7/1999
Chancen des Rad- und Fußverkehrs zur Umweltentlastung	UBA, NR. 29896112	UBA-Texte 32/01
Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“	UBA, Nr. 20096133	09/00 – 11/04 www.uba.de
Umweltentlastung durch mehr Radverkehr – Begleitung nationaler Radverkehrsplan	UBA Titel 685 04 „Umweltprojekte im Verbändebereich“	06/03 – 12/05
Nachhaltige Mobilität in der Schule	UFOPLAN FKZ 202 61 218/04	12/02 – 12/02
Stadtverträgliche Mobilität in Kommunen	BMBF, Forschungsschwerp unkt „Stadtökologie“	Veröffentlichungen von CITY:mobil-Forschungsverbund 1997/98
MOBINET	BMBF „Mobilität in Ballungsräumen“	09/98 – 07/03
Einflussgrößen und Motive für die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr	BMBF, Forschungsschwer-punkt „Mobilität und Verkehr besser verstehen“	10/98 – 09/01

Projekt	**Forschungs-programm**	**Beginn – Ende Veröffentlichung**
Unterwegs mit dem Fahrrad – Mit dem Fahrrad durchs Netz	BMBF	01/02 – 12/04
Auf dem Land mobil	BMBF	09/01 – 08/04
Projektnetzwerk INVENT – Fahrassistenzsysteme für den Autofahrer	BMBF	10/01 – 05/05
Entwicklung eines kindergerechten, behinderungsspezifischen adaptierbaren Behindertenfahrrades mit integrierter Geschwindigkeitskontrolle	BMBF	08/99 – 09/01
Komplight (Fahrradlampe mit integriertem Ladeteil und dynamischer Lichtanpassung)	BMBF	08/02 – 04/04
Verbundprojekt VESUV (Videoüberwachtes Assistenzsystem zur Erhöhung der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer	BMBF	08/98 – 12/01
Projekt NAFFF 2010 (Integration von mobilen Navigationsgeräten mit Fahrzeugnavigation für Fahrzeuge, Fahrradfahrer und Fußgänger)	BABF	08/01 – 07/03
BYPAD+	EU	01/03 – 12/04
BYPAD Platform	EU	01/06 - ...

Anlage 5

„Vom Bund geförderte Mobilitätskonzepte mit Bezug zum Radverkehr"

Aus Kapitel 1202, Titel 53213 wurden bisher gefördert:

Projekt-Nr.:	**Thema**	**Auftragsende**
96.0741/2001	Forschungs-Informations-Netzwerk Verkehr, Städtebau, Raumordnung und Wohnungswesen zum Themenfeld 10 ´Stadtverkehr und Mobilität im ländlichen Raum´	31.11.2003

Aus Kapitel 1218, Titel 54401 wurden bisher gefördert:

Projekt-Nr.:	**Thema**	**Auftragsende**
70.0785/2006	Kosten-Nutzen-Analyse zur Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen	15.12.2007
77.0329/1990	Untersuchung des gegenwärtigen Winterdienstes auf Radwegen u. Fahrdynamische Beobachtungen und Messungen, sowie rechtliche u. theoretische Überlegungen zur Erarbeitung von entsprechenden Empfehlungen.	30.03.1995
77.0202/1987	Untersuchung über Maß und Zahl des Radverkehrs	30.11.1988
77.0399/1996	Radwegeführung an Halstestellen (BASt)	31.01.2000
77.0430/1999	Möglichkeiten zur Sicherung des Fahrgastwechsels an Straßenbahnhaltestellen mit Ein- und Ausstieg auf die Fahrbahn (BASt)	30.01.2001
77.0451/2000	Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten durch markierungstechnische Maßnahmen (BASt)	09.08.2004
77.0450/2000	Bemessung von Radverkehrsanlagen unter verkehrtechnischen Gesichtspunkten (BASt)	31.10.2002

Projekt-Nr.:	Thema	Auftragsende
70.0173/1987	Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf die Verlagerung des fließenden und ruhenden Verkehr - Nachheruntersuchungen -	15.01.1990
70.0058/1981	Entwicklung des Fahrradverkehrs und voraussichtlicher Investitionsbedarf	31.03.1983
70.0643/2001	Erarbeitung eines Befragungsschemas zur Anfrage über die Förderpraxis der Länder und Kommunen zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen, Durchführung und Auswertung der Umfrage	30.11.2001
70.0583/2000	Grundlagenuntersuchung zum Fahrradverkehr und Entwicklung eines einsatzreifen, übertragbaren EDV-gestützten Planungsinstruments	31.07.2002
70.0206/1987	Umweltprojekt Schwarzwald: Modell-Projekt umweltfreundlicher Nahverkehr-Umweltverbund im Landkreis Freudenstadt	31.12.1988
77.0384/1994	Maßnahmen und Potentiale zur Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den ÖPNV durch die Kombination von Fahrrad und ÖPNV (BASt)	30.04.1996
70.0277/1989	Einfluss der Anlage und Gestaltung von Radwegen auf Verkehrssicherheit (BASt)	30.09.1992
77.0462/2001	Dokumentation des Standes von Theorie, Wirkungsforschung und Praxis mit anschaulicher Aufbereitung in einem fahrradbezogenen Planungshandbuch	27.02.2004
77.0401/1996	Ermittlung der Flächenansprüche von Fußgängern an Streckenabschnitten sowie Warteflächen und deren Differenzierung nach Qualitätsstufen unterschiedlich typisierter Straßenräume (BASt)	31.07.1999
70.0760/2004	Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung	15.11.2006
70.0468/1995	Umfassende Darstellung der Situation des Fahrradverkehrs in der BRD	28.02.1997

Projekt-Nr.:	Thema	Auftragsende
70.0680/2001	Fahrradfreundliches Regierungsviertel – Erhebung relevanter Bestandsdaten	31.03.2003
70.0730/2003	Fahrradfreundliches Regierungsviertel – Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur	26.11.2004
77.0369/1993	Bewertung von Radverkehrsnetzen und – anlagen mit Attraktivitätskriterien (BASt)	30.08.1996
77.0008/1979	Ermittlung der zu erwartenden Nachfrage im Fahrradverkehr in Abhängigkeit vom Ausbau des Radwegenetzes	15.03.1983
77.0434/1999	Verkehrsqualität unterschiedlicher Verkehrsteil-nehmerarten an Knotenpunkten ohne Lichtsignal-anlagen (BASt)	30.06.2002
70.0239/1989	Zusammenfassende Auswertung von Forschungsarbeiten zum Radverkehr in der Stadt	15.03.1990
70.0354/1990	Aktualisierung und redaktionelle Überarbeitung zur Übertragung der Forschungsergebnisse zum Radverkehr in der Stadt in die Schriftenreihe „Forschungsverkehr Stadtverkehr“	28.02.1991
70.0067/1980	Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens in Städten geringerer Besiedlungsdichte	21.11.1980
70.0085/1981	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV, des Fahrradverkehrs und des Fußgängerverkehrs im Stadtgebiet großer zentraler Orte in weitläufig dünn besiedelten Gebieten	15.07.1983
77.0414/1996	Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr (BASt)	28.02.1999
70.0105/1981	Änderungen der Verkehrsmittelwahl und der Fahrten- bzw. Fußweghäufigkeiten (Mobilität) getrennt nach Aktivitätengruppen durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung – Vorheruntersuchungen in den Modellstädten Ingolstadt und Esslingen	31.08.1984

Projekt-Nr.:	**Thema**	**Auftragsende**
74.0512/1996	Nahverkehrserforschung als Bestandteil der Verkehrspolitik zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden Phase II: Bewertung – Schwerpunkte der zukünftigen Nahverkehrsforschung	31.03.1998
74.0530/2004	Betreuung von Forschungsvorhaben zum Nationalen Radverkehrsplan – NRVP, Projektbegleitung Nationalen Radverkehrsplan	31.12.2006
77.0205/1987	Unterbringung des ruhenden Verkehrs an innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen	30.06.1988

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333